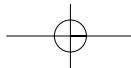
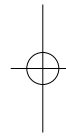
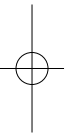


# CSINÁLT VÁROSOK A XXI. SZÁZAD ELEJÉN

**Szirmai Viktória**  
(szerk.)





# CSINÁLT VÁROSOK A XXI. SZÁZAD ELEJÉN

SZIRMAI VIKTÓRIA  
(SZERK.)

MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont  
Szociológiai Intézet

Budapest, 2013

Lektorálta: Horváth Gyula  
*az MTA Doktora, egyetemi tanár*

© Szirmai Viktória, Baji Péter, Baranyai Nóra, Csizmady Adrienne, Halász Levente, Laki Ildikó, Uzzoli Annamária, Váradi Zsuzsanna, 2013

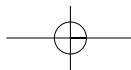
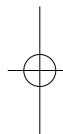
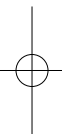
ISBN 978-963-7372-89-6

A mű és annak minden része a szerzői jogok értelmében védett. Bármiféle, a szerzői jogvédelmi törvény szűk határain kívül eső felhasználás kizárólag a kiadó hozzájárulásával lehetséges, anélkül büntetendő. Ez vonatkozik a kivonatok formájában történő hasznosításra is, különös tekintettel a sokszorosításokra, mikrofilmes rögzítésre, valamint az elektronikus rendszerekben történő tárolásra és feldolgozásra.

MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet  
Felelős kiadó: Körösi András  
Nyomdai előkészítés: Art Webber Studio  
Borítóterv: Juhász Tamás, Vividesign  
Nyomdai munkálatok: Séd Nyomda Kft., Szekszárd  
Fotó (hátsó borító): Schuchmann Júlia

„A mai gazdasági válság idején, amikor új politikai megoldásokra van szükség, amikor meg kell fogalmazni, hogy a jövőben merre menjenek a társadalmaink, ez a jelentés azt javasolja, hogy a „termelésorientált” társadalmak helyett a jelenlegi és a jövőbeni társadalmak „jól-létére”, a társadalmi fejlődésre kell a hangsúlyokat helyezni.”

*Stiglitz-jelentés*

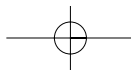
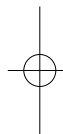
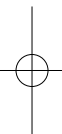


# TARTALOM

I. BEVEZETÉS	9
1. Egy „új” városfejlődési út ígérete <b>Szirmai Viktória</b>	11
<i>Az előzmények</i>	11
<i>Mit mutattak az 1990-es évek kutatásai?</i>	16
<i>A sikeres átalakulási modell meghatározó tényezői</i>	18
<i>Az állami beavatkozás társadalmi relevanciája</i>	21
<i>Az új városok jövője</i>	24
<i>A kötet fő kérdései</i>	29
II. EURÓPAI ÚJ VÁROSOK	33
1. Az új városok kialakulása Európában <b>Uzzoli Annamária</b>	35
<i>A nyugat-európai új városok kialakulása</i>	37
<i>A kelet-európai új városok kialakulása</i>	42
<i>Összegzés</i>	49
2. Mai nyugat-európai új városok <b>Uzzoli Annamária – Baji Péter</b>	53
<i>Új városok az Egyesült Királyságban</i>	53
<i>A francia új városok</i>	65
<i>A német új városok</i>	74
<i>A kelet-európai új városok</i>	78
<i>Összegzés</i>	81
III. ÚJ VÁROSOK – RÉGI VÁROSOK MAGYARORSZÁGON	83
1. Módszertani bevezetés <b>Halász Levente – Váradi Zsuzsanna</b>	85
2. Az acélgyártás fellegvára (?): Dunaújváros és térsége <b>Baranyai Nóra</b>	91
<i>Földrajzi elhelyezkedés</i>	91
<i>Dunaújváros rövid története</i>	92
<i>Dunaújváros térségi szerepkörei</i>	94
<i>A város- és térségfejlődés jellegzetességei</i>	96
<i>A város- és térségfejlődés társadalmi hatásai</i>	106
<i>A városfejlesztés lehetséges irányai</i>	120
<i>Térségi együttműködések és konfliktusok</i>	123
<i>Összegzés</i>	131

3.	A vegyipar fellegvára (?): Kazincbarcika és térsége	133
	<b>Váradai Zsuzsanna</b>	
	<i>Kazincbarcika és térségének bemutatása</i>	133
	<i>A város és környéke rövid története</i>	136
	<i>A rendszerváltozás évei</i>	141
	<i>Kazincbarcika és térsége társadalmi-demográfiai jellemzői</i>	147
	<i>Területi-társadalmi problémák</i>	153
	<i>Kazincbarcika és környéke közötti konfliktusok</i>	155
	<i>Összegzés, jövőkép</i>	157
4.	Egy régi könnyűipari város (?): Baja és térsége	159
	<b>Laki Ildikó</b>	
	<i>A várostérség bemutatása</i>	159
	<i>A város és környék rövid története</i>	160
	<i>Baja és térségének gazdasági fejlődése</i>	163
	<i>A város és térsége társadalma</i>	167
	<i>A területi fejlődés folyamatai</i>	173
	<i>Szuburbanizációs jelenségek</i>	175
	<i>A város természeti és épített értékei</i>	178
	<i>A város jövője</i>	179
5.	Egy régi kereskedőváros (?): Gyöngyös és térsége	181
	<b>Halász Levente</b>	
	<i>A város és térségének bemutatása</i>	181
	<i>Gyöngyös történelmi fejlődésének főbb állomásai</i>	184
	<i>Demográfiai-társadalmi jellegzetességek</i>	188
	<i>Városi és térségi gazdaság</i>	200
	<i>Gyöngyös város jövője</i>	212
6.	Új városok-régi városok: összehasonlító elemzés	215
	<b>Csizmady Adrienne</b>	
	<i>A történeti fejlődés sajátosságai</i>	215
	<i>Az eltérő történelmi gyökerek jellegzetességei</i>	216
	<i>A szocialista fejlesztési politika hatása (1945–1989)</i>	218
	<i>A rendszerváltozás fejlődési útja (1990–2010)</i>	224
	<i>Összegzés</i>	247
IV.	ÖSSZEGZÉS	251
	Az „új” városfejlődési modell lehetősége	253
	<b>Szirmai Viktória</b>	
	<b>FÜGGELÉK</b>	260
	<i>Felhasznált irodalom</i>	260
	<i>Ábrák jegyzéke</i>	271
	<i>Táblázatok jegyzéke</i>	273
	<i>Index</i>	274
	<i>A kötet szerzői</i>	278
	<i>Fotók a vizsgált városokról</i>	279

# I. BEVEZETÉS





## 1.

## Egy „új” városfejlődési út ígérete

Viktória Szirmai

## Az előzmények

A „*Csinált városok*” című könyvem 1988-ban jelent meg a Magvető Könyvkiadó gondozásában, a Gyorsuló idő sorozat keretében. A monográfiát egy 1978-as dunaújvárosi szociológiai vizsgálat (Szirmai–Zelenay, 1983), illetve a kandidátusi értekezésemben kidolgozott új város-problematika, a nyugat- és a kelet-európai új városfejlesztésekkel kapcsolatos kutatási eredmények alapozták meg (Szirmai, 1984). A monográfiából kiderül, hogy a nyugat-európai új városfejlesztések a második világháborút követően bontakoztak ki kormányzati döntések alapján, alapvetően állami forrásokból, a területi folyamatok szabályozására, a társadalmi élet alakítására, a térbeli társadalmi érdekellentmondások kezelésére is.

A modern városépítészeti ideológiák jegyében létrejött új települések nemcsak a nyugat-európai országokban, hanem a kelet- és közép-európai országokban is elterjedtek, jóllehet eltérő okok és sajátosságok közepette. A szocialista típusú új városok az 1950-es évektől jelentek meg a kelet- és a közép-európai városhálózatban az extenzív iparfejlesztéssel összefüggésben, erőteljes ideológiai szerepkörök szerint. Az új városok szakítottak a korábbi történeti korszakok építészeti hagyományaival és a modern városépítészet rendező elvei alapján, a „lakni”, a „dolgozni”, a „pihenni” és a „közlekedni” térfunkciók szerinti tagolódásban, a szocialista-realista építészet egyeduralmával kerültek kialakításra. Magyarországon tizenegy település sorolható ide, mégpedig Ajka, Dunaújváros, Ózd, Kazincbarcika, Komló, Tatabánya, Tiszaújváros, Százhalombatta, Oroszlány, Paks és Várpalota.

A szóban forgó dunaújvárosi vizsgálat idején, tehát az 1970-es évek végén, de még az 1980-as években sem sokan foglalkoztak az

új városi jelenségekkel, sem közpolitikai, sem pedig tudományos értelemben. Jóllehet voltak komoly előzmények, kiinduló pontok, megalapozott szociográfiák, várostörténeti munkák (például *Mód–Kozák, 1974, Miskolczi, 1975, 1980*). A 2000-es években is megjelentek fontos új eredmények, köztük doktori értekezések is (*Germuska, 2004, Darázs, 2011*). De az olyan átfogó, elméletileg és empirikusan is megalapozott, releváns elemzések, amelyek a szocialista új ipari városokra jellemző főbb trendeket európai kontextusban is leírták volna, hiányoztak. A viszonylagos érdektelenség akkor nem volt véletlen. Az államszocializmus már érzékelhető válságjelei miatt az új városok egyre inkább vesztek ideologikus varázsból, fokozatosan szertefoszlottak a kialakításuk idején megfogalmazott utópikus vágyálmok, az akkor hatalmon lévők által tudatosan hirdetett manipulatív remények, hogy itt élni jobb, mint más városokban, mert itt az élet közösségibb, boldogabb, hiszen van munka, van lakás, bölcsőde, óvoda, iskola, egészségügyi szolgáltatás. Noha az utóbbi tényezőkből alapvetően sok minden biztosítva volt, különösképpen az akkori időszakban fejlesztési hátrányokkal küzdő más településeken, hasonló méretű kisvárosokban, falvakban meglévő szolgáltatásokhoz képest, de különbség volt a meghirdetett elvek, az ígéretek és a vágyak között is.

Az új városi népesség pedig egyre inkább érezte ezeket a különbségeket. A helyiek el is mondták az akkor ott kutatóknak, hogy a városi társadalmi élet egyenlőtlenségekkel teli, hogy számos társadalmi ellentmondás feszül a központi és a helyi politika szintjén egységesen kezelt helyi munkásosztály soraiban (*lásd például Mód–Kozák 1974-es munkáját*). Azt is elmondták, hogy a homogénnek tételezett munkásosztály igencsak strukturált, mert a szakmunkások és a betanított, illetve segédmunkások viszonyai, bérei, jövedelmei, lakáskörülményei között nagyok a különbségek. Az is kiderült, hogy a szakképzett, főként férfiakkal képest a nők szinte minden tekintetben hátrányos helyzetben vannak. (Ezért is neveztük ez idő tájt Dunaújvárost a „férfiak városának” [*Szirmai–Zelenay, 1983*]). A társadalmi kohézió is gyenge volt, az értelmiségi csoportok, köztük főként a humán szakképzettségűek ki voltak rekesztve nemcsak a helyi hatalomból, hanem a helyi társadalmi közéletből is.

Az új városlakók azt is érzékelték, hogy a városoknak már a gazdasági ereje sem a régi. Ahogy az egész államszocialista gazdasági rendszer, úgy az új városi gazdaságok is egyre nagyobb mértékben

küzdöttek a külföldi eladósodottsággal, a keleti piacok fokozatos elvesztésével, a veszteséges termelés, a korszerűtlen termék- és árszerkezet miatti válság következményeivel, a rossz, drága, nem hatékony gazdasági szerkezeti gondokkal, a nagyvállalatok erodálódásával, műszaki, technikai problémáival. Az új városi vezetők számára is nyilvánvalóvá vált, hogy hosszú évtizedek fejlesztési előnyei ellenére nem képesek városukat sem tovább működtetni, sem megújítani. A gazdasági megújuláshoz – vagy éppen annak a szinten maradásához –, de a városok működtetéséhez is szükséges források egyre növekvő hiányával kellett szembenézniük. Az államilag irányított redisztributív elosztási rendszer 1970-es évekbeli átalakulása miatt fokozatosan elvesztették addig előnyös pozíciójukat.

Közismert, hogy az államszocializmus ötvenes éveiben a területi irányítás, a tervezés és fejlesztés kizárólagos szerve a központi hatalom volt, a tervezési-fejlesztési mechanizmusok jellegzetességei, a tervezési döntések az állami intézmények belső alkufolyamataiban a lakóktól, a társadalmilag érdekelt rétegektől, a nyilvánosságtól függetlenül alakultak ki. (Ennek kiváló leírását adják: *Ekler–Hegedűs–Tosics, 1980.*) Az államszocialista politikai, hatalmi struktúra, a centralizált társadalomirányítás felszámolta az 1867-ben létrejött osztrák–magyar kiegyezést követően lassan kibontakozó autonóm, nemzeti, illetve helyi tervezés lehetőségét. Az önkormányzatokat (az akkori tanácsokat) megfosztotta a tervezés mind jogi, mind pénzügyi feltételeitől. A helyi hatalom nem tudott sem beleszólni, sem pedig érdemben dönteni a tervezési folyamatokkal kapcsolatos ügyekben: a lakók lakással és lakóhellyel kapcsolatos igényeit képtelen volt képviselni. A központi hatalom a települések mindegyikétől elvonta a településfejlesztésre fordítható pénzeket, amit a központosítás után saját érdekei, preferált szempontjai, az 1960-as évektől a kulisszák mögötti informális tervalku érdekeltségei szerint újra elosztott. A különböző települések teljesen függő helyzetben voltak, noha a függés mértéke különböző volt, ahogy a kapott előnyök is.

Az 1960-as években előkészített és 1968-ban bevezetett új gazdasági mechanizmus jelentős változásokat hozott, ugyanis a reform eredményeként csökkent a központi tervezés szerepe, a vállalatok önállósága pedig növekedett, és liberalizálódtak egyes termékárak is. A téma szempontjából kiemelkedően lényeges volt egy 1971-ben megjelent kormányhatározat, amely kimondta, hogy a gazdaságfejlesztés súlypontjai a kedvező adottságú és erőteljesen fejlődő te-

lepülések, a nagy- és középvárosok legyenek (*Országos Településhálózat-fejlesztési Koncepció, 1971*). Ennek érdekében a korszerű technikai színvonalú és magas szakképzettséget igénylő iparágak üzemait a centrumokba kellett telepíteni. A némi decentralizációt hozó gazdaságfejlesztési elképzelések eredményeként a nagyobb városok, illetve a megyeközpontok gazdaságilag megerősödtek, egyben politikai alkupozícióba is kerültek, s a központi hatalomtól nagyobb fejlesztési pénzüsségeket és tervezési lehetőségeket vívtak ki maguknak. Ennek eredményeként a nagyobb városok, megyeközpontok önálló redisztributív központokká váltak, maguk döntöttek az infrastrukturális, lakásfejlesztési források területi elhelyezéséről és annak felhasználásáról is. Az új városok társadalmi, gazdasági pozícióit mindez nagymértékben átszabta. A centralizált tervezés átalakuló viszonyai eredményeképpen a korábban az új iparvárosokhoz (illetve a fővároshoz) allokált fejlesztési források (köztük a lakásfejlesztésekre fordítható erőforrások is) egyre számottevőbb részét az öt nagyvároshoz, vagyis Debrecenhez, Győrhez, Miskolc-hoz, Szegedhez és Pécshez csoportosították.

A hátrányos helyzet kompenzálására az új városok vezetői többféle eszközt is igénybe vettek. Voltak olyan városvezetők (például Dunaújvárosban, Százhalombattán), akik a tudományos elemzésekben rejlő lehetőségekhez nyúltak, különböző városkutatásokat rendeltek meg, talán azért is, mert meg akarták tudni, mi az igazság, mi jellemző a helyi társadalmi életre, és főként, hogy mit lehet tenni a megoldás, a rendszer konszolidációja érdekében. Az 1978-as dunaújvárosi kutatás például ennek eredményeként jött létre. Mások sajátos, a hivatalos politikai rendszeren kívül szerveződő informális érdekérvényesítési formákban rejlő lehetőségekkel éltek. Ezekben az esetekben a helyi politikai elit olyan helyi társadalmi koalíciókat szervezett, amelyek valóságosan meglévő lakossági elégedetlenségekre épültek. A társadalmi koalíciók célja az volt, hogy a helyi konfliktusok kiobbantásának a fenyegetésével különböző központi forrásokat szerezzenek meg, amelyek segítségével lehetővé vált a város gazdaságának, vagy egyik vállalatának további működtetése. Erre volt példa az ajkai helyi társadalmi, környezetvédelmi konfliktus, ahol az 1984-ben létrejött helyi koalíció a természeti környezeti problémák egészségkárosító hatásaira, potenciálisan szerveződő helyi társadalmi, környezeti mozgalmak veszélyeire hivatkozva újabb és újabb pénzforrásokat harcolt ki a már komoly válságban lévő központi politikai hatalmi rendszertől, annak gaz-

dasági képviselőjétől.<sup>1</sup> Ennek a helyi társadalmi koalíciónak a célja az volt, hogy a központi források segítségével megmentsék a város és lakói számára egyaránt létfontosságú hőerőmű működését, amely ugyan a környezeti károk sokaságát okozta, a lakosság egészségét veszélyeztette, de az érintettek számára (mint később kiderült, csupán egy rövid ideig) továbbra is biztosította a munka lehetőségét, a munkahelyeket (*Szirmai, 1999*).

Ezeknek a helyi koalícióknak a jelentőségéhez kétség sem férhet, hiszen a helyi szinten kialakult relatív autonómiák mutatták az egyik legnagyobb különbséget az akkori közép- és a kelet-európai társadalmak között. Pickvance szerint például a volt Szovjetunióban az erős állami jelenlét miatt soha nem jöhetett volna létre az ajkai esethez hasonló lakossági konfliktus, mert a mindent átfogó centralizáció miatt nem voltak sem helyi vállalati, sem helyi politikai érdekek, nem volt esély a lakosság támogatásával helyi koalíció szervezésére sem (*Pickvance, 1992*). Az új városok kedvezőtlen helyzetén azonban ezek az eszközök már nem tudtak segíteni, a bukás lehetősége kódolva volt.

A rendszerváltás előestéjén, de az 1990-es évek első felében is úgy látszott, hogy a piaci társadalmi viszonyokra való átállás az új városokban nehézkesebb lesz, mint a hagyományos módon fejlődött városokban. Mindenekelőtt azért, mert az államszocializmusra jellemző redisztributív városirányítási modell sajátosságai az új városokban nemcsak erőteljesebben, illetve tisztábban érvényesültek, mint más településeken, hanem egyes sajátosságok, így az állami jelenlét, a központi pénzügyi függések rendjei a piaci társadalom kiépülése során is fennmaradnak, továbbra is befolyásolták a városok gazdasági, társadalmi viszonyait. Erre a magyarázatot egyes állami nagyvállalati, és munkavállalói érdekeltségek egybeesése adta. Az 1990-es éveket elemző korabeli irodalmak szerint az állam számára az energetikai, a vegyipari vagy éppen az acélipari ágazatok stratégiai jelentőségűek voltak, ezért nem volt cél azok privatizálása, illetve a lassú privatizáció tűnt a jó megoldásnak. Az új városok nehézipari, monofunkcionális gazdasági szerkezete merevnek bizonyult, a nagyvállalati jelenlét és érdekek késleltették a diverzifikált gazdasági struktúra kialakulását, a pia-

<sup>1</sup> A helyi konfliktus fő szereplői az Ajkai Hőerőmű és annak felső gazdaságirányítási szerve, a Magyar Villamos Művek Tröszt voltak.

ci viszonyokra jellemző, magántőkére alapozott vállalkozói gazdaságok fejlődését, az ipari funkciók mellett a szolgáltató szektor erősödését. A lassú átalakulás mellett szólt az elmaradottnak tűnő polgári fejlődés is, a hiányzó civil társadalmi, történeti tradíciók, a kevésszámú, és főként gyenge lokális társadalmi szervezetek, az, hogy a meglévőket inkább felülről (a különböző állami intézmények, társadalmi szervezetek vagy éppen nagyvállalatok) hozták létre. Komoly problémát jelentett az is, hogy az új városi térségekben a nehézipari gazdasági struktúra miatt számos természeti, környezeti probléma is kialakult, amelyek miatt már az 1980-as években is számos környezetvédelmi-társadalmi konfliktus robbant ki. A gazdasági és társadalmi, valamint a természeti környezeti nehézségek kumulatív felhalmozódásai alapján további társadalmi feszültségek voltak prognosztizálhatók.

## Mit mutattak az 1990-es évek kutatásai?

Az 1990-es évek első felének a kutatásai az előrejelzésekhez képest differenciáltabb válaszokat adtak, a szakmai pesszimizmus nem mindig igazolódott be, az új városok beharangozott bukása nem minden esetben következett be. Ennek bizonyítékát egy nemzetközi új város kutatás eredményei adták. 1993-ban francia, angol, lengyel és magyar kutatók elhatározták, hogy „Európai új városok a XX. század végén” címmel nemzetközi összehasonlító vizsgálatot indítanak a nyugat- és kelet-európai új városok társadalmi, tervezési és ökológiai problémáinak elemzésére, ennek alapján átfogó mérleg készítésére. Az átfogó értékelésben a korábbi évtizedek új város fejlesztési stratégiáin keresztül megvalósuló állami (a nyugati terepen állami és piaci) beavatkozások elemzésére, a konfliktusok és az eredmények összegzésére, a helyi tervezés hatásmechanizmusainak a feltárására törekedtek; továbbá a különböző társadalmi szereplők (így az önkormányzatok, a gazdasági aktorok, a civil társadalmi szervezetek, valamint a lakossági csoportok) városfejlesztési lehetőségeinek és korlátainak a vizsgálatára is. Mindezt azért, hogy egy összehangoltabb, az állami és a helyi tervezésre és fejlesztésre támaszkodó, a városfejlődési folyamatokba beavatkozni képes modellt alapozzanak meg. A vizsgált országok mindegyikében sor került új, és kontrolltelepülésként régi városok összehasonlítására is (Szirmai, 1996a, Haumont et al., 1999).

A nemzetközi vizsgálat alapvetően a nyugat-európai új városok sikereire mutatott rá: az angol és a francia városok esetében főként a területfejlesztési sikerek derültek ki. A kutatás szerint a városterjeszkedés spontán folyamatait jól szabályozó eszközről van szó. A tények azt mutatták, hogy a régi városokban tapasztaltakhoz képest az új településeken kiegyenlítettebbek, konfliktusmentesebbek a társadalmi viszonyok. A pozitív eredmények alapján az is nyilvánvalóvá vált, hogy az 1960-as, 1970-es évekbeli nyugat-európai új városi „bukások” mögött sokkal inkább politikai-hatalmi érdekérvényesítési mechanizmusok, mintsem városfejlődési folyamatok és azok kedvezőtlen következményei találhatók meg. Nevezetesen az állami és a helyi területfejlesztés megváltozott viszonya, a jóléti állam gyengülése, a helyi közösségek megerősödése húzódott meg. A civil támogatottság alapján is megerősödött helyi közösségek, az önkormányzatok, de maguk a helyi civil mozgalmak is a korábbiakhoz képest erőteljesebb mértékben akartak beleszólni a tervezési folyamatok alakulásába, ezért vissza akarták szorítani az állami jelenlétet, ami a gazdaságilag meggyengült államnak sem volt ellenére. A magyar esetben is megtalálni ezt a szempontot, hiszen az 1960-as, 1970-es évek új városi válságai, a szocialista új város fejlesztési modell bukását megfogalmazó nézetek mögött (ahogy azt már korábban is láttuk) a központi és megyei hatalmak átalakult kapcsolatrendszerei, átstrukturálódott erőpozíciói, az új városok politikai pozícióvesztése is ott található.

A nemzetközi kutatás magyar esettanulmánya két új várost, Dunaújvárost és Ajkát vizsgálta, azokat két régi város viszonyai-val hasonlította össze (Dunaújvárost Bajával,<sup>2</sup> Ajkát pedig Pápával). Az eredményekből egyrészt az derült ki, hogy erősödtek a hagyományos és az új városok között a társadalmi, szerkezeti, és a területi elhelyezkedés sajátosságaira vonatkozó hasonlóságok. A régi városokban tapasztaltaknak megfelelően az új városokban is érzékelhetővé vált a szegregáció, a különböző társadalmi csoportok elkülönülése: a magasabb társadalmi státusúak a jobb, az alacsonyabb társadalmi státusúak pedig a kedvezőtlenebb ökológiai pozíciójú és adottságú városnegyedekben helyezkedtek

<sup>2</sup> Ez a korábbi választás indokolta, hogy a jelenlegi OTKA kutatásban Dunaújvárost ismét Baja városával vetettük egybe.

el. A társadalmi demográfiai összetétel is hasonlóvá vált, az öregedés folyamata, a fizikai foglalkoztatottak arányának csökkenése a szóban forgó városokban egyaránt jellemző (*Szirmai, 1996a, Haumont et al., 1999*).

A magyar esettanulmány másik fontos tanulsága, hogy az új városi átalakulás regionális differenciáltságok szerint alakult: a nyugat-magyarországi új városok és térségeik általában sikeresebben kezelték a kríziseiket, sikeresebben álltak át a piaci társadalmi viszonyokra, mint a kelet-magyarországi régiók ipari városai, ahol a gazdasági szerkezetváltás nehezebben játszódott le. Ezek mögött a magyarországi területi átalakulásra jellemző nagy folyamatok találhatók meg: a nyugati térségek történeti, fejlettségbeli előnyei, a keleti térségek vonatkozó hátrányai, valamint az, hogy külföldi működőtőkét a nyugati (főként a nagyvárosi) térségek, az ott található kedvező infrastrukturális adottságok, a megfelelően képzett, egyben szabad munkaerő vonzották.

## A sikeres átalakulási modell meghatározó tényezői

A kötetet megalapozó friss elemzéseink részben megerősítették a korábban feltártakat, az új városi átmenet konkrét sajátosságait a városok, illetve térségeik regionális helyzete mindenképpen befolyásolta, de nem kizárólagosan. A sikeres áttérés alapvető meghatározó tényezője az állami jelenlét valamilyen formája volt. Azok az új városok, várostérségek maradtak fenn sikeresen, ahol az állami szerepvállalás a rendszerváltás elején, illetve az 1990-es évek első felében<sup>3</sup> továbbra is érvényesült, akár a privatizációs folyamat irányításában, a privatizációs eljárást megalapozó kormányrendeletek, szabályok kialakításában, akár a privatizált állami nagyvállalatok esetében tartósan magas állami tulajdonban maradó vagyon kikötésében, és egyéb technikai feltételek meghatározásában, a foglalkoztatottság szabályozásában.<sup>4</sup>

Már a rendszerváltás első időszakában nyilvánvalóvá vált, hogy az állami nagyvállalatok csak állami segítséggel tudnak a válságból ki-

<sup>3</sup> Például Dunaújvárosban, a Dunafer Rt. esetében egészen 2002-ig jelen volt az állami tulajdon.



lábalni. Például a dunaújvárosi kohászati nagyüzem, a Dunafer Rt., a kazincbarcikai vegyipari vállalat, a BorsodChem Rt. alapvetően az állami válságkezelő programok, az állami adósság elengedése, kedvező hitelek, valamint a struktúraváltás, a veszteséges termelés felszámolása, az új piacok felkutatása, a nemzetközi piacokon bekövetkezett kedvező fordulatok eredményeképpen jutottak túl a krízisen (Szirmai, 1995).

Magyarország északkeleti régiójában, Ózdon, a 15 000 embert foglalkoztató ózdi kohászati vállalat esetében az állam nem vállalta az újraindítás tetemes költségeit, s az azonnali privatizáció mellett döntött. A 100 százalékos állami tulajdonban lévő, mintegy 2200 főt foglalkoztató Ózdi Acélművek Kft.-re kiírt privatizációs pályázat azonban eredménytelenül zárult. Az Ózdi Kohászati Üzem esetében 1992-ben megszűnt az acélgyártás. Az állami tulajdonú, mintegy 5 ezer fős Diósgyőri Acélművek Rt.-nél (DAM Rt.) két lépcsőben 2200 fős létszámcsökkentést hajtottak végre. Az egyéb felszámolt vállalatokkal, bányákkal együtt 20 000 munkahely szűnt meg ebben a térségben.

Az állami jelenlét, a privatizációs szerződésekben is érvényesített állami kívánalmak hosszú ideig védelmet adtak nemcsak a kiválasztott nagy cégeknek, az ott dolgozó munkavállalói érdekeknek, hanem az önkormányzatoknak is. Hiszen az összes érintett számára világos volt, hogy a nagyvállalatok jelentős adóbevételt biztosítanak az érintett városoknak (Dunaújvárosban például a város adóbevételeinek 20-25 %-át a Dunafer Rt. által befizetett helyi iparüzési adó biztosította). Az állami jelenlét az önkormányzatoknak azért is érdeke volt, mert a privatizációt várhatóan követő munkanélküliség szociális feszültségei, pénzügyi terhei az önkormányzatnak okozhatták a legtöbb problémát. A lakosság, az érintett cégek munkavállalói és családtagjai is az állami jelenlét fenntartásában, illetve az azal összefüggő munkahelyi biztonságban voltak érdekelték.

<sup>4</sup> Lásd ezt összegezve a Magyar Köztársaság Kormánya, J/8582. számú jelentésében, például a DUNAFERR Rt.-re vonatkozó szempontokat. A DUNAFERR Rt. 2003. évben indított privatizációs tranzakciója során a vagyonkezelő a befektetővel szemben a következő elvárásokat fogalmazta meg: rendelkezzen a hosszú távú működést biztosító technológia működtetését, felújítását biztosító beruházások megvalósításához szükséges pénzügyi háttérrel és garanciákkal, vállaljon szerződéses kötelezettséget a munkavállalók foglalkoztatására, munkakörülményeik javítására, illetve vállaljon megfelelő pénzügyi kötelezettséget a foglalkoztatás kistérségi szintű megoldásának elősegítésére (J/8582. számú jelentés. 2009. p. 37.).

Az adott modellben a szociális feszültségek kirobbanásától sem kellett tartani. Ezek a feszültségek többnyire látens formában léteztek, de nem jelentek meg az utcákon. Bár a családok mindennapjaikat akkor is érintették a munkahely elvesztésével kapcsolatos félelmek, ha a helyi üzemek bezárásának a lehetősége nem volt közvetlen veszély. Az emberek tudták, hogy elvileg hosszú ideig biztonságban vannak,<sup>5</sup> hiszen többé-kevésbé mindenki hallott a privatizációs megállapodások őket érintő szempontjairól. Voltak városok, ahol az elbocsájtási félelem és az elbocsájtások végig kísérték az 1990-es éveket, mivel a nagyvállalatokat több lépcsőben privatizálták, illetve a különböző cégek különböző időközökben kerültek válságba és szüntették meg a tevékenységüket. (Például Tiszaújvárosban, a Tiszai Vegyi Kombinát Rt. esetében folyamatos privatizáció játszódott le, így több ízben is elbocsátottak embereket.)

Az ipari nagyvállalatok állami védelme, a privatizációs politikák mögött kormányzati és helyi hatalmi érdekeltségek rejtőznek. A korabeli szakirodalmak szerint az államnak katonai, stratégiai megfontolásokból potenciálisan is szüksége volt, szüksége lehetett a nehézipar-vidékekre (*Pomázi, 1992*), az energetikai iparágakra. A kormányzat politikai, választási érdekei miatt is támogatott egyes új városokat, ennek érdekében is lassította a magánosítást. (Például 1996-ban még 50000 ember dolgozott a magyar nagyipari vállalatoknál.) A lassú privatizációban a vállalati vezetés egyéni egzisztenciális és hatalmi érdekei is közrejátszottak, mivel informális befolyásuk így kiterjedt a városfejlesztési döntésekre, a várospolitikára is (*Török, 1994, p. 882*). Az 1990-es évek elején azért az is nyilvánvalónak tűnt, hogy az új városok nagyipari privatizációja keretében hatalmas állami vagyonok piacosítása, kvázi újraelosztása történik, ezért a privatizációs politikák átalakulása is várható volt.

Az is kiderült, hogy azoknak az új településeknek voltak jobbak az átalakulási esélyei, amelyek részben az ország nyugati térségeiben helyezkedtek el, de ahol egyszersmind a nemzetgazdaság számára gazdaságilag, stratégiaileg kiemelkedően fontos funkciókat betöltő nagyvállalatok helyezkedtek el. (Dunaújváros mellett Százhalombatta, illetve Paks sorolható fel, Kelet-Magyarország

<sup>5</sup> A várható időintervallumokról különböző hírek terjedtek, a privatizációt előkészítő anyagok általában a „hosszú ideig” szóval élnek, én nem találtam konkrét számot. A dunaújvárosiak 8, illetve a 10 év lehetőségéről is tudtak.

esetében pedig Tiszaújváros<sup>6</sup>.) A kedvező földrajzi helyzet, Budapest illetve Bécs közelsége, a jó közlekedési kapcsolatok, az előrelátó városi vezetés is lényeges tényezőknek bizonyultak (például Tatabánya esetében).

A nyugati térségi pozíció sem adott mindig biztosítékot, erre példa Várpalota, ahol a hagyományos ipari ágazatok, a bányászat és a nehézipar súlyos válságba került, de a térségi gazdasági szerkezetváltás a mai napig sem történt meg. A korábbi nagyipari vállalatok megszűntek, és a helyükre nem érkeztek új befektetők a környezeti károk miatt, de a közeli Székesfehérvár befektetőket (illetve a várpalotai munkaerőt) elszívó hatása miatt sem (*Várpalota Város Önkormányzatának 2011–2014. évekre szóló Gazdasági Programja, Várpalota IVS, 2008*).

## Az állami beavatkozás társadalmi relevanciája

Társadalmi értelemben nem könnyű arra válaszolni, hogy az új városi válságok megoldásában mennyire voltak relevánsak az állami beavatkozások, illetve azok hiánya. A nehézséget az ózdi és a dunaiújvárosi példa összehasonlítása, a kétféle modellhez, beavatkozási formához kapcsolódó állami szerepvállalás, azok társadalmi következményeinek az értékelése adja.

Az ózdi példa azt mutatja, hogy társadalmi értelemben káros volt ez a sokterápiának sem nevezhető „megoldás”, amely az állam teljes kivonulását, a térség magára hagyását jelentette. A fő probléma azonban nem az állami támogatás megvonása volt, hanem sokkal inkább az, hogy az állam kivonulása nem párosult olyan kormányzati elképzeléssel, stratégiai koncepcióval, támogatási rendszerrel, amely a térség piaci társadalmi viszonyoknak megfelelő rendszerváltását segítette volna. (Itt most nem a korábbi évekre jellemző politikai indíttatású támogatási rendszerre kell gondolni, mert az a meglévő, gazdaságtalanul működő cégek fennmaradását és nem a piaci viszonyoknak megfelelő modernizációját helyezte előtérbe, a lehetséges társadalmi feszültségek kirobbanásának megakadályozása érdekében.)

<sup>6</sup> Tiszaújváros 2012-ben a vásárlóereje alapján az ötödik leggazdagabb város volt, Paks pedig a negyedik helyet foglalta el, Telki, Csopak és Üröm után. GfK Vásárlóerő Magyarország, 2012. Borsod online, [www.boon.hu](http://www.boon.hu)

Az állam kivonulása, illetve a jövőre vonatkozó koncepciók hiánya pedig kezelhetetlen társadalmi feszültségek sokaságát hozta létre. A már korábban is jellemzővé vált komoly térségi munkanélküliség tovább súlyosbodott,<sup>7</sup> emellett a társadalmi erózió is felgyorsult. A rendkívül nehéz életlehetőségek a meglévő városi értékek rombolásában is megnyilvánulnak (ennek extrém példái az illegális házbontások<sup>8</sup>), erősödött a bűnözés, a térségi szegregáció. A kilátástalan jövő felgyorsította a fiatalok elvándorlását. Mindez a választási magatartás változásaiban, a lakosság szélsőjobboldal felé fordulásában is megjelent.<sup>9</sup>

A „dunaújvárosi modell”-el kapcsolatban látszólag egyszerűbb a válasz, hiszen az eddigi évek értékelése alapján egyértelmű, hogy Dunaújváros szerencsésebb volt, mint Ózd. A Dunai Vasműt érin-

<sup>7</sup> Az Ózdi kistérség területén 2010-ben a 15-74 éves népesség 49,9 ezer fő körül ingadozott. A gazdaságilag aktív népesség 25,4 ezer főt tett ki, mely az egy évvel korábbinál 3,8%-kal kisebb értéket mutatott. 2009-hez képest az aktivitási arány 52,9%-ról 50,9%-ra, a foglalkoztatási ráta 41,9%-ról 39,6%-ra változott. A foglalkoztatottak száma 20,9 ezerről 19,8 ezerre csökkent, míg a munkanélküliek száma 5493 főről 5642 főre, a munkanélküliségi ráta pedig 20,81%-ról 22,21%-ra növekedett. 2011 áprilisában 6085 fő volt a nyilvántartott állástalanok száma az Ózdi kistérségben (a mai járás területén 5098 fő). [www.ozd.hu/content/cont\\_4df9fb7ee68cd1.28765408/31\\_napirend\\_tajekoztato\\_munkaero\\_piaci\\_helyzeterol.pdf](http://www.ozd.hu/content/cont_4df9fb7ee68cd1.28765408/31_napirend_tajekoztato_munkaero_piaci_helyzeterol.pdf)

<sup>8</sup> Ezt például az alábbi online hír is bizonyítja: „Az illegális házbontás még az 1990-es évek közepén kezdődött Ózdon. Elsőként éppen a kiutalt lakások estek áldozatul: a rendszerváltás után a város két épülettömbbe – darabonként 96 félkomfortos lakással – szociális lakásra jogosultakat költöztetett, csakhogy az említett ingatlanokat a lakók 1994-re olyan mértékben amortizálták, hogy végül az önkormányzat a lerombolás mellett határozott. Az állapotokat jól jellemezte, hogy akkorra már csak legfeljebb kéttucatnyi család lakta a hatalmas épülettömböket. (Ők ezután a rokonokhoz költöztek, vagy szociálpolitikai támogatásból olcsó házakat vásároltak a városban.) Értékesebb ingatlanjaiból az 1990 utáni privatizáció során mintegy 800-at adott el az önkormányzat, de még így is 1500-nál több maradt a város kezelésében. 2001-ben készítették egy felmérést, amelyből kiderült: bő tíz év alatt 480 bérlakás tűnt el a város vagyonából. Ezeket – nincs jobb kifejezés rá – egyszerűen szétlopták, és napjainkig évente további 20-30 ingatlan jut erre a sorsra. Ma 750 felett lehet az „eltűnt lakások” száma. A várost ért kár ma már milliárdokban mérhető. [www.borsodhirei.hu/megyei/az-utolso-teglai-g-varosreszeket-loptak-el-az-illegalis-bontobrigadok-ozdon](http://www.borsodhirei.hu/megyei/az-utolso-teglai-g-varosreszeket-loptak-el-az-illegalis-bontobrigadok-ozdon)

<sup>9</sup> Ez utóbbira franciaországi példákat is találni, ahol a regionális egyenlőtlenségek, köztük a városcentrumok és a városkörnyék közötti társadalmi szakadékok, a jobb és a baloldal közötti választási szakadékokban is megmutatkoznak. A hátrányos helyzetű periférikus városkörnyéki térségekben a szélsőjobboldali párt (le Front National (FN) előretörése 2007 és 2010 között egyértelmű volt, főként a 2008-as gazdasági világválság hatásaira erősödött elszegényedést követően (Riviére, 2011, Bussi-Colange, 2011).

tő 2003-as privatizációs döntés óta 10 év telt el, és ez alatt az idő alatt a vállalat (az ISD Dunafer Rt.) jól teljesített és a város is biztonságban volt. Védett volt a különböző olyan munkahelyi konfliktusoktól, sztrájkoktól, amelyek a többi új városban szinte folyamatosan jelen voltak.

Most azonban a helyzet kritikussá vált. 2012-ben a magyar acélgégyártás még megmaradt „fellegvára” súlyos helyzetbe került, a külföldi tulajdonosok nagyfokú leépítést határoztak el, amely egyelőre 800 munkavállalót (és azok családjait) érinti, de ha a leépítési folyamat folytatódik, akkor leállhat az acélgégyártás, ami várhatóan 3000 munkahelyet szüntet meg.<sup>10</sup> A problémák mögött a 2008-as gazdasági világválság kedvezőtlen gazdasági hatásai, a cégcsoport nemzetközi versenyképességének a romlása, a cég bér- és szociális kötelezettségeinek a növekedése, de a külföldi tulajdonosok város iránt vállalt felelősségének hiánya (másképp fogalmazva a profit logikája) is megtalálható. Továbbá, hogy a 2003-ban kötött privatizációs megállapodás – részben a számos tulajdonosváltás miatt is – mára érvénytelenné vált.

A „dunaújvárosi modell”, amely az állam szerepvállalásán alapult, 10 év biztonsága után most veszélybe került, és nemcsak a cég, hanem a város és a lakossága is. A kialakult helyzet egyik oka, hogy az állami szerepvállalás befejeződött, másik oka az elhúzódozó privatizációs politika, másképp fogalmazva a fokozatos átmenet (a késleltetett rendszerváltás) politikája. De legfőképpen, amit Ózd esetében is látni lehetett, az átmenetet segítő, tudatos beavatkozási koncepcióra alapozott állami politika hiánya.

<sup>10</sup> „Elképzeltethető, hogy a kedden bejelentett 800 fős Dunafer-leépítés csak egy folyamat nyitánya: ha az ukrán-orosz tulajdonos úgy dönt, hogy nem finanszírozza a dunaújvárosi gyár egy részének felújítását, lényegében megszűnhet a hazai acélgégyártás. Ennek következményei beláthatatlanok lennének, három ezer munkahely szűnne meg a Duna menti városban.”  
[http://hvg.hu/gazdasag/20120829\\_Megszunhet\\_a\\_hazai\\_acelgyartas](http://hvg.hu/gazdasag/20120829_Megszunhet_a_hazai_acelgyartas)  
 „Az igazi probléma valójában az, hogy a Lőrinci Meleghengermű 330 dolláros piaci ár helyett 440 dollárért kell megvegye az acél tonnáját az ukrán ISD-től, vagyis a tulajdonoshoz tartozó cégcsoporton belül drágábban jutnak nyersanyaghoz, mint a szabadpiacon. Emellett alacsonyabb áron is értékesítik a feldolgozott terméket: a tulajdonos lengyel vállalatánál például 200 dollárral magasabb áron tudják eladni az acélt. Ez a megkérdozett munkavállalók szerint lényegében azt jelenti, hogy a tulajdonos a Dunaferen keresztül vesz ki pénzt a csoportból, nem törődve azzal, hogy veszteséget okoz a számára.”  
[www.hvg.hu/gazdasag/20120829\\_Megszunhet\\_a\\_hazai\\_acelgyartas](http://www.hvg.hu/gazdasag/20120829_Megszunhet_a_hazai_acelgyartas)

A fokozatos átmenet társadalmi következményeit sem könnyű minősíteni, hiszen a 10 év nyugalma áll szemben az azonnali leépítéssel járó ózdi bukás feszültségeivel. Miközben azt is látni kell, hogy egy valódi, tehát egy komoly kormányzati koncepcióra alapozott sokterápia-szerű átalakulás eredményeként talán már túljutottak volna a most várható fenyegető elbocsájtások, egy valóságos helyi gazdasági és társadalmi krízis problémáin. Bár a többi vergődő, az útját nem találó poszt-szocialista város nehézségeit látva azt kell mondani, hogy ennek az útnak is megvannak a veszélyei.

## Az új városok jövője

A „Csinált városok” megjelenése óta 24 év telt el. Bárhogyan szeretném, de most sem tudok másképp fogalmazni, mint ahogy azt 1970-es évek végével, az 1980-as évekkel kapcsolatban állítottam: ma sem foglalkoznak érdemben a magyar új városi jelenségekkel, sem közpolitikai, sem pedig tudományos értelemben. Jóllehet az új városi fejlesztési célok, illetve fejlesztési stratégiák számos országban ismét időszerűek. Sok helyen tűnik fel újra az a városfejlesztési törekvés, amely a tervezés eszközeivel, köztük új települések kialakításával kívánja a területi társadalmi folyamatokat formálni. Például az angol új városi fejlesztési modell modern változatai jönnek létre Ázsiában, Kínában, Hong Kongban, ahol kiemelt tervezési eszköz az új városok építése, fejlesztése. Ezekben az esetekben a nagy metropoliszok területi társadalmi folyamatait, főként a nagy népsűrűségű területeken élő népesség elhelyezkedését, a perifériákon található, korábbi időszakokban épített, tehát az első generációs új városok továbbfejlesztése révén, azok jó közlekedési kapcsolatait, a megfelelő infrastruktúrája alapján akarják alakítani.<sup>11</sup> De Európában is (Franciaországban például egyértelműen) újraéled az új városi gondolat. Átértékelik a korábbi kritikákat, „valósággá vált utópiákként” emlegetik őket, témá-

<sup>11</sup> Például a Hong Kong szigetén épült 9 új városnak több fejlesztési szakasza is volt, az első új városokat az 1970-es évek elején, a második generációt az 1970-es évek végén, a harmadik generációt pedig az 1980-as, illetve az 1990-es években is fejlesztettek. Még mindig cél a népességszám növelése. Ma 3,5 millió ember él ezeken a településeken. A Szöuli metropolisz-térségben 1966 óta 5 új várost építettek, a további fejlesztés itt is cél.

[www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/towns&urban\\_developments.pdf](http://www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/towns&urban_developments.pdf)

ba vágó tudományos konferenciákat szerveznek.<sup>12</sup> Egyre több szakember fogadja el, hogy az új városfejlesztések hatékony központi, tervezési beavatkozási lehetőségek. Ezt az is mutatja, hogy az új városi környezet és életforma előnyeit bemutató újdonságszámbar menő könyvek is megjelennek (például Gaborit, 2010; Brevet, 2011).

A változások mögött a modern társadalmak új területi kihívása található meg: az, hogy befejeződött a gazdaság és a népesség decentralizált elhelyezkedésére alapuló urbanizációs ciklus, és koncentrált területi mechanizmusok szerveződése indult el. Enyedi György értelmezésében ezek a koncentrációs folyamatok az urbanizáció legújabb ciklusával, az ún. globális urbanizáció kibontakozásával magyarázhatók. Szerinte a globális urbanizáció a mai világ globális gazdasági folyamatát, a kapitalizmus világrendszerének teljes kibontakozását fejezi ki, amely ismételt népességgrobbanással jár, és amely „nem a nagyvárosok újra növekedését, hanem térszerkezeti átformálódását hozta” (Enyedi, 2012. p. 70.). Emellett éles társadalmi egyenlőtlenségekkel és konfliktusokkal teli, szinte új típusú, erőteljesen polarizált nagyvárosi térségek kialakulását is eredményezte (Rhein, 2007; Préteceille, 2010).

A népességgrobbanás modern jelenségeit, köztük a városi terjeszkedés mai trendjeit és mindezek kedvezőtlen társadalmi hatásait, a társadalmi polarizációt sem a nemzeti államok, sem pedig a helyi hatalmak nem tudják kezelni, szinte értetlenül tűrik a városok gazdaságára, a lakosság mindennapi életre gyakorolt negatív következményeket. Ezért több országban ismét előveszik az új városi gondolatot: új város-fejlesztési megoldásokkal kell a területi-társadalmi folyamatokba beavatkozni. Az indokokat a legfrissebb szakmai nézetek kínálják, az új települések alapvetően sikeresen megoldották a nagyvárosi népesség térbeli elhelyezkedését, a társadalmi szerkezeti egyenlőtlenségek enyhültek, hiszen a nagyvárosok környékén lévő új városokban többnyire a fiatal, képzett, jómódú középosztály él (ahogy ez majd Uzzoli és Baji tanulmányából is kiderül). A párizsi Île-de-France régióban található új városok, noha a városok szerinti differenciáltságokban, de alapvetően jellemző módon a felső-

<sup>12</sup> A konferenciákra példák: Colloque du 22 mai 2003, „Les villes nouvelles de l’Île-de-France, une utopie devenue réalité”, illetve Colloque : 20 ans de Transformations Economiques et Sociales au Val d’Europe, Val d’Europe – 18 et 19 décembre 2012.

és a középosztálybeli rétegek otthonai. (Kiemelten magas arányban vannak jelen például a „kirakat” jellegű francia új városban, Marne La-Vallée-ban.)

Az új városok a területi-társadalmi szegregációnak nem újdonsült terei, a magas státusú, fiatal családok jelenléte ezekben a városokban mindig is jellemző volt. Sőt, a francia kutatók véleménye szerint a Párizs környéki új városokban az utóbbi években erősödött is társadalmi szegregációjuk. (Baron ezt azzal is bizonyítja, hogy az új városokban az 1990 és 1995 között épült új lakásokban jelentősen nőtt a magas státusúak aránya, ld. *Herve–Baron, 2009.*) Mindez arra utal, hogy az új városok segítséget nyújtanak a középosztálybeliek egyes csoportjainak, hogy a számukra sokszor zavaró multikulturális belvárosi társadalmi környezetből a városkörnyéki elővárosokba meneküljenek, ahol egy újabb lehetőség is várja őket, az új városok kétségkívül innovatív „készségének” köszönhetően.

A szakirodalomból köztudott, hogy az új települések a területi-társadalmi folyamatok szabályozására jöttek létre, mai szóhasználatnál élve, az urban sprawl, vagyis a városi terjeszkedés megállítása. A városi terjeszkedés azonban megállíthatatlannak tűnik. Az előbb jelzett koncentrációs jelenségek ugyanis nem teszik félre a dekoncentrációt, a különböző nagy terekben népesség átrendeződés is zajlik. Ennek szabályozására jó eszköznek tűnnek az új városok. A francia esetben például mindenképpen, ugyanis a legújabb kutatások szerint az egyéni családi házakba vágyó középosztálybeli franciák már nemcsak a nagyvárosi centrumok környékén elhelyezkedő hagyományosabb jellegű kisvárosias, vagy falusias településekre, vagy éppen az újonnan épített lakóparkokba költöztek, vagy ott építkeztek, hanem az új városok környékére is kiköltöznek. Az új városok vezetése ugyanis rájött arra, hogy ki kell, és ki is tudja használni a „l'étalement urbain” (a városi terjeszkedés francia kifejezéssel) folyamatait, amelynek eddig ők az ellenfelei voltak. Mert rájöttek arra, hogy ők maguk lehetnek a „motorjai” a városi terjeszkedésnek, az új városok környékére történő kiköltözés területeinek biztosításával, egyben szabályozásával, de a megfelelő közlekedési kapcsolatok kínálatával, a városi szolgáltató funkciók fenntartásával, sőt szélesítésével is (*Duheim et al., 2000. p. 71.*). Ezek az új városok tehát megtalálták a mai urbanizációs trendek közötti új funkciójukat, tudomásul vették a realitást, a társadalmi igényeket, és az új városok körül szerveződő kisebb agglomerációs csomópontok támogatásával, a városmag



hosszútávú fenntarthatóságát is elérték, miközben ismételten befolyásolja a népesség területi elhelyezkedését is.

Óhatatlanul is felmerül a kérdés, hogy nálunk miért nem éli reneszánszát az új városi gondolat? Hiszen az új globális urbanizációs kihívások Magyarországot is érintik. Talán nincs szükség az új városokban rejlő lehetőségek használatára? Ezt a kérdést azért is fel kell tenni, hogy megnézzük, milyen jövőt lehet előre jelezni a magyar poszt-szocialista új városok számára. Azonnal le kell szögezni, nyilvánvalóak az új város fejlesztésekkel összefüggő utópikus célok. Különösképpen a szocialista típusú új város fejlesztések céljai, hiszen még a rendszerváltás következményeit sikerebben megelők sem voltak képesek az eredeti, főként ideologikus céljait, de gazdasági, társadalmi elképzeléseiket sem megvalósítani. A társadalmi életet nem tudták szabályozni, mert a társadalmi törvényszerűségek (köztük akár a társadalmi szegregáció is) mindig megtalálják a saját érvényesülésük útjait, főként akkor, ha hiányoznak azok a társadalmi szerkezeti beavatkozási eszközök, utak és módok, amelyek minden tervezési eszközönél fontosabbak a társadalom alakítása szempontjából. Az új városok kvázi bukása mögött – a már korábban jelzettekén túl – a tervezés normatív jellege, tehát az is meghúzódik, hogy a valóságtól elszakadt igényekre, többnyire egy szűk hatalmi elit érdekeire épült. A valóságos társadalmi és gazdasági megalapozottság nagyobb sikert kínált volna. Lehet, hogy ma is erre lenne szükség.

A globális urbanizációs folyamatok, a városi terjeszkedés jelenségei az országot is érintik (*Szirmai et al., 2011*). A gazdasági, társadalmi koncentráció dinamikája egyértelműen megmutatkozik a magyar településhálózatban is, ami főként a Közép-magyarországi régió, a budapesti térség esetében érzékelhető. A kötet esettanulmányai is bizonyítják, hogy a globális, illetve piaci átmenet kedvező hatásaiból kimaradó térségekből hogyan menekülnek el a fiatalok, a piacképes munkaerő. Az innen kimenekülők (véltőleg) a főváros környékére, inkább az agglomeráció külső peremére, vagy a többi nagyváros környékére (bár Miskolcra biztos nem, ott 1993-tól folyamatosan csökken a népesség), illetve a sikerebb új városokba igyekeznek (például Százhalombattára, ahol az új városok között egyedül növekszik a népességszám), ott keresve megélhetési, letelepedési lehetőséget. A demográfiai változások, például az idősödés következményei mellett ezért is csökken radikálisan a vizsgált kelet-magyarországi új városi térségek

népessége. Akik pedig ott maradnak, azok egy számottevő része a szegények, a kitaszítottak, a társadalmi „felesleg”, az underclass tagjai, a reményt veszítettek.

Mindez a népességkoncentráció globális folyamatát generálja, de kelet-közép-európai metszetben. A fejlett európai országokban a nagyvárosi térségek dinamikus gazdasági fejlődése, a globális funkciók kiépülése, az ahhoz kapcsolódó képzett (ebből is adódóan magas jövedelmű) városi társadalmi struktúra adják a koncentráció feltételeit. Közrejátszanak azonban a nagytérségi egyenlőtlenségek is, mivel a kedvezőtlen gazdasági és hiányos életlehetőségekkel rendelkező térségek képzettebb társadalmi csoportjai ott is fejlettebb térségek felé vándorolnak. A magyar eset meghatározó tényezői részben ugyanazok, részben viszont mások. Ami ugyanaz, a regionális fejlettség szerinti hatások csoportja. A rendszerváltás során létrejött regionálisan differenciált területi fejlődés nyertesei, főként a fővárosi, illetve a nagyvárosi térségek gazdasági ereje, kapacitása szintén vonzzák az elmaradott területek piacképes munkaerjét. Különbözőek viszont a térségi hátrányok következményei. Ezek ugyanis szintén generálják a legújabb területi koncentrációs folyamatokat. A fővárosi térség szinte szigetszerű fejlődése, a központi és a többi térség közötti súlyos gazdasági, társadalmi egyenlőtlenségek, ezek az utóbbi évekre jellemző elmélyülése, a piaci átmenet során leépült és megújulni nem, vagy csak igen lassan képes vidéki térségi gazdaságok, az ebből is adódó kedvezőtlen társadalmi szerkezeti átalakulás folyamatai szinte kilökik magukból azokat, akiknek van még esélyük valami jobb életre.

Mi lehet ebben a folyamatban az új városok szerepe? Új városok alakítására nyilván nincs szükség, ahogy a kötet tanulmányaiból is majd látni lehet, a meglévők is igen differenciáltan fejlődnek, többségük pedig csupán stagnál. Lehet, hogy túl merész, vagy naív a következő javaslat: a meglévő új városok fejlesztése, támogatása egyik eszköze lehetne a periférikus helyzetű, fejletlenebb térségről elköltöző népesség lakóhely változtatási törekvései befolyásolásának, a maitól eltérő területi elhelyezkedési irányok alakításának, s ezzel a budapesti térségben egy időben zajló koncentrációs és dekoncentrációs társadalmi feszültségek, az urban sprawl negatív hatásai enyhítésének is.

Ez persze a maitól eltérő településhálózat-fejlesztési koncepciót, új, egyben differenciált fejlesztési irányokat igényelne. Olyan állami beavatkozásokat is, ahol az állam, akár szabályozással,

akár új hitelkonstrukciókkal, illetve lakástámogatási megoldásokkal és persze gazdaságélénkítő beavatkozásokkal ösztönöznék, hogy az új, illetve régi ipari városi népesség vagy maradjon a mostani lakóhelyén, és ne kelljen útra kelnie, mert helyben is megélhetést talál, vagy pedig, ha költözni akar, mert nincs más választása, akkor a térségi új városok egyikét válassza.

Mindez ismét felveti a régi dilemmát: hová kell a közforrásokat helyezni? Oda, ahol nincs semmi, másképp fogalmazva, ahol kevés az esély, hogy a forrást hatékonyan képes a térség, a város felhasználni, mert nincsenek meg az alapjai, vagy inkább oda, ahol már van valami, és ahol esély van a hatékony, a térség egészét szolgálni képes fejlődés dinamizálására. Én az utóbbira szavazok, bár természetesen köztes megoldások is elképzelhetők.

## A kötet fő kérdései

A Csinált városok a XXI. század elején című kötet<sup>13</sup> ezért is vállalkozik arra, hogy feltárja a valamikor szocialista új városok mai folyamatait, köztük a lehetőségeit is. Erre azért van szükség, mert az eddig jelzett, különböző új városi kutatások óta sok idő telt el. Nem tudjuk, hogy az ezredforduló folyamatai, köztük a 2008-ban Magyarországot is sújtó globális gazdasági és pénzpiaci (köztük acélipari) válság, milyen hatással van a poszt-szocialista új városokra, azok társadalmaira.

Vélhetően a világgazdasági problémák új helyzetet teremtettek, az országosan is növekvő munkanélküliség<sup>14</sup> őket is sújtja. A rendszerváltás első periódusának válságát még jól kezelő – immár privatizált, többnyire külföldi tulajdonú – nagy cégek folyamatosan vesztik el megrendeléseiket, piacaikat, ezért az árbevételeik jelen-

<sup>13</sup> „A Csinált városok a XXI. század elején” című könyvnek a megalapozó vizsgálatait, a könyv kiadását az Országos Tudományos Kutatási Alapprogramok (rövidítve OTKA) kutatási támogatásának köszönhetjük. Az OTKA kutatás referenciaszáma: K 81547

<sup>14</sup> 2008-ben az EU egészében 6,7%-os, míg az Euró-zónában 7,1%-os volt a munkanélküliségi ráta. Az adott évben Magyarország 7,6%-kal, a legmagasabb munkanélküliséggel rendelkező európai uniós tagállamok közé tartozott (www.bruxinfo.hu). 2008-ban például Dunaújvárosban 6% volt a munkanélküliségi ráta. 2011-ben Magyarországon 9,2%, míg Dunaújvárosban 7,7% volt a munkanélküliségi ráta.

tősen csökkennek. Számos új városi cégnél felgyorsultak a már korábban megkezdődött elbocsájtási hullámok, vagy növekedtek az elbocsájtások lehetőségei: a globális gazdaság helyi képviselői, a külföldi tulajdonosok már kevésbé megértőek, az állami védőhálók is megszűntek. A helyi társadalmi elégedetlenség növekszik. Mindez ismét felveti az eddig „szőnyeg alá söpört” társadalmi, gazdasági problémák éleződésének, következésképpen a komoly mértékű társadalmi konfliktusok kirobbanásának a lehetőségeit.

A friss kutatások hiányában azt sem tudjuk, hogy hogyan próbálják megoldani a gazdasági és társadalmi nehézségeket. Vannak-e, és milyen megoldások léteznek a problémák kezelésére, vannak-e akár rövid-, akár hosszútávú gazdasági, társadalmi stratégiák? Segítséget kapnak-e az újraiparosítás, a delokalizáció új nagy trendjeitől, a fejlett országokból Magyarországra áthelyezett ipari tevékenységek szerveződésétől, azoktól, amelyek dinamizmust adhatnak az új városi gazdaságoknak (*Barta et al., 2008*)? Milyen irányban indulnak tovább? Keresnek-e új, immár európai, de a történeti hagyományokra is támaszkodó, talán a szocialista város-ideákhoz képest kevésbé ideologikus, inkább a valóságra, a létező társadalmi igényekre építő, a valóságba is átültethető, olyan tervekre alapozott fejlesztési koncepciókat, amelyek a helyi, illetve a térségi kooperációt, a széles társadalmi érdekegyeztetésre alapozott együttműködés kialakítását célozzák? Olyanokat, amelyek egy valóban modern, fenntartható városfejlesztési modellt körvonalaznak, s amelyek a gazdasági és a társadalmi problémák komplex kezelésére is képesek.

A könyv fontos kérdése az is, hogy a történeti adottságok és a rendszerváltozás metszetei szerint létrejött-e egy, a hagyományos városfejlődési modelltől eltérő, sajátos új városfejlődési modell? Vagyis egy olyan modell, amely mind a mai napig hordozza az 1950-es évekből fakadó szocialista jegyeket, azokat a speciális tényezőket, amelyeket a „csinált város” jelleg alatt értettem. Illetve érzékelhetők-e a régi történeti gyökértelenség mai hatásai, az eredeti lakóhelyükről valamikor kiszakított, ide irányított népesség még mindig releváns lakóhelyi identitásának a hiánya? A patriarchális beállítottság, az államtól (legújabbban az Európai Uniótól) várt segítségben való reménykedés, az önálló, egyéni, közösségi kezdeményezés gyengesége, a kiszolgáltatottság érzete. Az újtól való félelem az, ami nehezen fogadja be a piaci társadalmi átalakulást, a globalizáció következményeit, és nehezen kezeli a társadalmi rendszerváltozást, köztük az európai integráció következményeit?

Vagy éppen ellenkezőleg: a múlt már szinte eltűnt, a régi társadalmi jellegzetességek átalakultak, erőteljes a régi városokhoz a közeledés, és már csak a régi tudományos munkákban, újságcikkekben, régi konferenciák előadásában, vagy éppen az idősebb lakosság emlékezetében jelennek meg a valamikori szocialista városokra jellemző ismérvek? Hiszen az 1950-es évek óta sok idő telt el, a városfejlődés különböző későbbi periódusai itt is megjelentek, teljesen új társadalmi berendezkedés jött létre, a piaci alapú, modern, többpártrendszerre alapozott kvázi kapitalista társadalom és annak urbanizációs modellje, kifejezve a globális gazdaság, illetve általában a globalizáció kedvező és kedvezőtlen folyamatait, az európai integráció hatásait.

Természetesen nem tudtuk – nem is volt célunk – minden itt felmerült fontos kérdésre kimerítő választ adni, de néhány dolgot feltártunk. A korábbi ismérvek közül azokat néztük meg, amelyekre a társadalomstatisztikai adatok, illetve a mélyinterjúk lehetőséget adtak. Ennek alapján megnéztük, hogy releváns-e még ma is az új településekre hosszú ideig jellemző fiatalos korszerkezet, a magas foglalkoztatottság, vagyis a munkanélküliség hiánya, a fizikai foglalkozásúak jellemzően magas aránya, vagyis a „munkásváros” kategória érvényes-e? Vonzóak-e még ezek a települések, hogyan alakul a népességszám, az emberek inkább elköltöznek-e innen, vagy inkább ide jönnek lakni? Megvizsgáltuk azt is, hogy a mai magyar új iparvárosok miben különböznek, illetve miben hasonlítanak a hagyományos módon fejlődött régi városokhoz képest.

A kötet 4 részből áll. Az általam írt bevezetést követi Uzzoli Annamária történeti előzményeket kifejtő fejezete, valamint Uzzoli Annamária és Baji Péter néhány nyugat-európai új várost összehasonlító, elemző munkája. Ezt követik Baranyai Nóra Dunaújváros, Váradi Zsuzsanna Kazincbarcika, Laki Ildikó Baja, Halász Levente Gyöngyös, valamint térségeik folyamatait bemutató esettanulmányai. Károlyi János városfejlődést megalapozó, különböző dokumentumokat összegző munkáját, az egyes esettanulmányok keretében hasznosítottuk. Csizmady Adrienne tanulmánya a társadalomstatisztikai adatok elemzése alapján hasonlítja össze a 11 új és az általunk kiválasztott 11 régi magyar város fontosabb jellegzetességeit, foglalja össze a hasonlóságokat és a különbségeket. Az összegző fejezetben kerül sor a kiinduló kérdés megválaszolására, mégpedig arra, hogy beszélhetünk-e a valamikori szocialista új városok esetében egy új városfejlődési modellről, olyanról, ami

gyökeresen eltér a régi városok által bejárt úttól, és ezt az utat a történeti adottságok (még mindig) jobban kondicionálják-e, mint a mai tényezők. Egyáltalán: van-e értelme az új város fogalomnak, legalábbis Magyarországon. Azt most még nem lehet tudni, ez a könyv nem arról szól, hogy az új városi népesség ezzel kapcsolatban mit remél, mit szeretne. Pedig ez a remény adja majd meg az igaz válaszokat az új városok jövőjével kapcsolatban. De erre majd csak egy másik kutatás, annak eredményeire alapozott másik kötet keretében térünk vissza.<sup>15</sup>

Addig is szeretettel ajánlom ezt a könyvet az új és a régi városok lakóinak, a különböző típusú városok és térségek tervezőinek, az önkormányzatoknak, a területi folyamatok iránt érdeklődő egyetemi diákoknak, a tanítványaimnak is. A vizsgált településeken élőknek, az ott megkérdezett szakembereknek, értelmiségieknek, vállalkozóknak, civil szervezetek képviselőinek külön köszönöm, hogy a rendelkezésünkre álltak, és elmondták a véleményüket, hogy segítették a kutatómunkánkat. Nélkülük ez a kötet soha nem született volna meg, ahogy az Országos Tudományos Kutatási Alapprogramok támogatása nélkül sem, ezt ismét köszönjük. A szerzők, köztük közvetlen kollégáim, fiatal munkatársaim áldozatkész munkáját (Baji Péternek a térképek szerkesztésében, és a különböző adatgyűjtésekben nyújtott segítségét) szintén nagyon köszönöm. Az MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont és az MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont Szociológiai Intézet kiadásban nyújtott támogatása, Horváth Gyula professzor, a könyv lektorának a kézirat továbbfejlesztését segítő szakszerű javaslatai, végül az Art Webber Studio Kft. igényes munkája is ott található eredményeink mögött. Ezt is köszönjük.

Budapest, 2013.

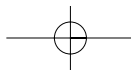
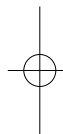
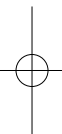
**Szirmai Viktória**

*A könyv szerkesztője, a kutatás vezetője*

---

<sup>15</sup> Ez a könyv nem az utolsó ebben a témában. 2013 és 2016 között – ismét az OTKA támogatásával – az új városok társadalmi polarizációs folyamatait fogjuk elemezni, kelet-közép-európai kontextusban, lengyel és szlovák új városok összehasonlítása keretében. A jelzett következő kötet angol nyelven fog megjelenni.

## II. EURÓPAI ÚJ VÁROSOK





## 1.

# Az új városok kialakulása Európában

---

Uzzoli Annamária

Az 1930-as évektől, de főként az 1950-es évek elejétől mind Nyugat-, mind pedig Kelet-Európában kibontakozó városépítési hullámok új súlyponti helyeket határoztak meg a kontinensen, illetve az egyes országok településhálózatában. Nyugat-Európában az új városok megjelenése elsődlegesen a nagyvárosok körüli agglomerációs övezethez, másodlagosan a hagyományos, de újjászülető iparvidékekhez volt köthető. Kelet-Európában a szocialista iparfejlesztés meghatározóvá tette az újonnan alapított ipari városok jelenlétét az iparvidékeken, az ipari nyersanyaglelőhelyeken és a közlekedési csomópontokban.

Míg Nyugat-Európában néhány tucatnyi létesült a diverzifikálatlan iparvárosokból és az újonnan alapított bolygóvárosokból (köztük is Angliában közel 30), addig az egykori szocialista országokban számuk megközelítette az 1200-at. Ez utóbbiak túlnyomó többsége (több mint 1000) a volt Szovjetunió területén jött létre (*French–Hamilton, 1979*). Európa nyugati felében elsődlegesen Egyesült Királyság (Anglia és Skócia), Írország, Franciaország, Hollandia és Németország, Kelet-Közép-Európában pedig az egykori Német Demokratikus Köztársaság, Lengyelország, Magyarország, Bulgária a legtipikusabb példák a különböző elvek alapján tervezett és létrehozott új városokra.

Európa különböző térségeiben a XX. század folyamán más-más céllal jelentek meg a településhierarchiában az új városok, amelyekkel kapcsolatban több elnevezés is létezik (1. ábra). Nyugat-Európában például tervezett iparváros (*Merlin, 1971*), területfejlesztési céllal a nagyvárosok környékére telepített bolygó- vagy alvóváros (*Aldridge, 1979*). Kelet-Közép- és Kelet-Európában például szocialista város (*Barta, 2010; French–Hamilton, 1979*), új (ipar)város (*Germuska, 2004; Czepczynski, 2008*), kommunista város (*Sykora, 2000*), szocialista

iparváros (pl. *Beluszky, 1999; Smith, 1996; Weclawowicz, 1998*), „államosított város” (*French–Hamilton, 1979*). Magyarországon például új szocialista iparváros (*Markos, 1962*), „épített szocialista város” (*Miskolczy, 1980*), vagy „csinált” város (*Szirmai, 1988*).

A történelmi körülmények alapvetően meghatározták az új városok kialakulását Európában, létrejöttük földrajzi helyét, fő funkcióikat, a helyi lakosság összetételét, valamint a városszerkezeti jellemzőit. Történelmi fejlődésük nemcsak a városfejlesztési és iparosítási törekvéseknek köszönhető, hanem a várossá nyilvánítások és a városi terjeszkedés után a városkörnyéki térségekben megjelenő elő- és alvóvárosoknak is. Kelet-Európában a szocializmus évtizedeiben létrehozott új városok fejlődését az erőltetett iparosítással hozzák összefüggésbe.

Ezek okán a jelenlegi európai településhierarchiában egyszerre vannak jelen az ipari városok, a tervezett egykori szocialista városok, a nagyvárosok agglomerációs gyűrűjében ipari és szolgáltatási funkciókat ellátó elővárosok.<sup>16</sup>

**1. ábra:** Az új városokkal kapcsolatos elnevezések Nyugat-Európában és az egykori szocialista országokban



Forrás: saját szerk.

<sup>16</sup> Az európai új városok elemzése két nagy földrajzi régió szerint történik. Nyugat-Európa új városainak kialakulása kapcsán nemcsak Nyugat-, hanem Észak-, Közép- és Dél-Európa országainak tárgyalására is sor kerül. Kelet-Európa új városainak kialakulásának tárgyalása egyrészt a volt Szovjetunió európai területén található mai államokban (pl. Oroszország, Ukrajna, Moldovai Köztársaság, Fehéroroszország, Észtország, Lettország, Litvánia), másrészt Kelet-Közép- és Délkelet-Európa egykori szocialista országaiban valósul meg (pl. Német Demokratikus Köztársaság, volt Jugoszlávia).

## A nyugat-európai új városok kialakulása

Nyugat-Európában az új városok alapítására a második világháború után két-három hullámban került sor, főként az 1950-es és 1960-as évek folyamán. A nagy metropoliszok körül, London és Párizs agglomerációjában, vagy például a válságban lévő ipari régiók felzárkóztatása érdekében tucatszámra létesültek új városok. A XX. század második felében szakpolitikai (település- és városfejlesztési), illetve közigazgatási (várossá nyilvánítási) döntések alapján, részben a regionális egyenlőtlenségek mérséklésére terveztek és telepítettek új városokat az elmaradott régiókba. Az ilyen jellegű ipar- és településfejlesztésnek egyértelmű történelmi előzményei voltak a térségben.

Az iparosodás következtében a XVIII. század végétől a nyugat-európai városok gazdasági és közigazgatási szempontból is egyre inkább elkülönültek egymástól, új funkciókkal gazdagodtak, strukturálisan – a jellemző városszerkezetet tekintve – átalakultak (*Mumford, 1985*). Az iparfejlesztés és a tudatos tervezés révén is megjelentek a városok új formái, amelyek kezdetben az ipari termelés térbeli egységeire (bányák, gyárak, ipartelepek), a szállítási csomópontokra, valamint a munkáskolóniákra alapozva jöttek létre. Kezdetben az új iparvárosok tervezése a nyersanyagok hatékonyabb helyi felhasználására és elszállítására épült.

A tudatos várostervezés legkorábbi előzményei a XIX. század végére nyúlnak vissza, amikor az iparosodásból és urbanizációból eredő nagyvárosi problémák (a zsúfoltság, a motorizáció, a környezetszennyezés) erőteljesen jelentkeztek. Kezelésük és megoldásuk egyik lehetőségeként merült fel a tervezett városok létrehozása és működtetése, amelynek kapcsán a környezettel való szorosabb települési kapcsolat igénye is felszínre került. Ebenezer Howard városépítési elmélete, a „Holnap kertvárosai” (1898) egy körkörös felépítésű, központjában térrel vagy közintézményekkel rendelkező rendszert alkotott, amivel a népesség, a szolgáltatások és az intézményi infrastruktúra koncentrált megjelenését támogatta, s amelyet még önellátó közösségeknek tervezett. Ezek a törekvések (zónásítás, zöldövezetek kialakítása) Le Corbusier várostervezési elveiben is megjelentek, új építészeti mintái (pl. magas toronyházak, tetőkert, szalagablakok, stb.) és a lineáris város koncepciója (a történelmi nagyvárosokat közlekedési tengelyekkel kell összekötni, és azok mellé telepí-

teni az ipari munka- és lakóhelyeket) az új városok tervezésekor is alapszabályként léteztek Nyugat-Európában.

A második világháború éveiben a nyugat-európai városok igen súlyos károkat szenvedtek el, ezért a háború utáni nyugat-európai várostervezésnek több újszerű szempontot kellett figyelembe vennie. Egyrészt a korábbi értékeket újrateremtve volt szükséges új, korszerű elveket alkalmazni az újjáépítés során, másrészt a háború utáni urbanisztikai törekvéseknek eleve célja volt az új városok építése. Tervezésükben és létrehozásukban prioritást élvezett a meglévő nagyvárosok zsúfoltságának enyhítése, valamint a vidékről az ipari központokba és a fővárosokba költözők „befogadásának” megoldása (*Ferguson, 1996*).

A legfejlettebb nyugat-európai országokban az 1960-as években kezdődött meg az ipari tevékenységek háttérbe szorulása a városokon belül a szolgáltatások javára. Lassan tipikus jelenséggé vált, hogy a belső városnegyedekből kiköltözők tömegesen vándoroltak a városkörnyéki kertvárosias övezetekbe, az új építésű lakótelepekre és az újonnan alapított városokba. Ez utóbbiakba való kiköltözést az állami és a helyi közigazgatás is szolgálta a szociális lakásépítkezés programjainak támogatásán keresztül. Ez a fő oka annak, hogy a nyugat-európai nagyvárosokat tömeglakásokat is magukba foglaló szatellit-városok, bolygóvárosok veszik körül. Míg a szuburbia léte a középosztály kivándorlásával kezdődött, addig az új városokba inkább az ipari társadalom munkásait telepítették (*Aldridge, 1979*). A legtöbb nyugat-európai államban, ahol éltek az új városi-konceptió lehetőségével, eleve törekedtek arra, hogy az új városok nyílt elrendezésűek, szép táji környezetben fekvők legyenek (főként Franciaországban, Svédországban, Finnországban), fejlett infrastruktúrával és a szomszédos nagyvárossal kiépített úthálózattal, valamint egyéb kapcsolatokkal rendelkezzenek.

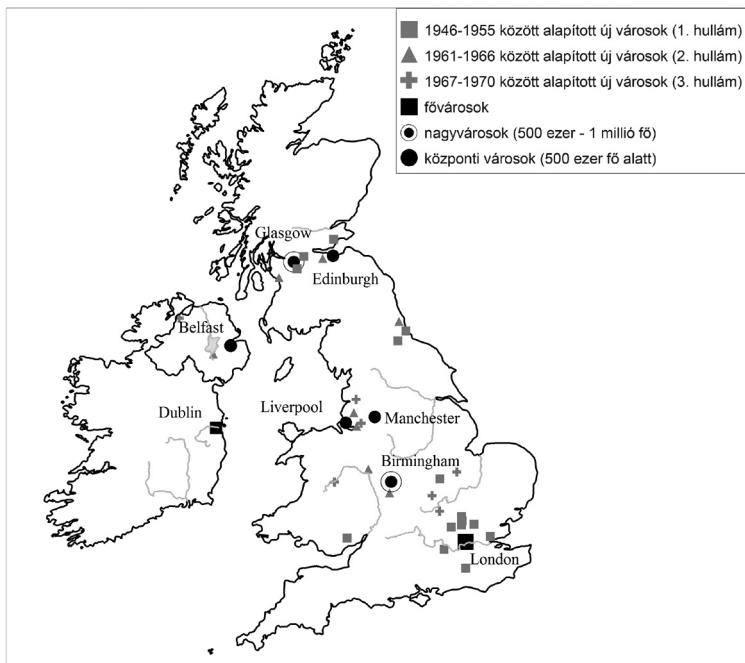
A legtöbb nyugat-európai államban több hullámban építették az új városokat, így azoknak különböző generációit szokás megkülönböztetni. Értelemszerűen vannak általános vonások, amelyek minden nyugat-európai új városra érvényesek. Az országonként eltérő vonásokat az alábbi összegző rész közli.

Az Egyesült Királyságban 1946 óta közel 30 új várost alapítottak, amelyekben már 2,5 millió ember élt a XX. század végén (*Thomas, 1999*). Az első periódusban, 1946–1955 között 14 új, közepes lakosságszámú (30-50 ezer fő közötti) települést alapítottak, többségüket London környéki szatellitvárosként (például: Basildon, Stevenage,

Welwyn Garden City) (2. ábra). A második hullámban, 1961–1966 között nyolc új város helyét jelölték ki Liverpool, Birmingham, Glasgow és Edinburgh körzetében (pl. Skelmersdale, Telford, Livingston, stb.), hogy kedvezőbb lakáskörülményeket, munkahelyet és infrastruktúrát biztosítsanak a nagyvárosokból kiköltöző népesség számára. A harmadik generáció új városait London és Birmingham ellépőként alapították 1967–1970 között (pl. Milton Keynes, Peterborough, Northampton, Warrington), amelyeket eleve több száz ezres lakosságszámra terveztek a két nagyváros tehermentesítésének céljából. Fontos jellegzetessége volt az új városokkal kapcsolatos brit városfejlesztési politikának, hogy mindegyik új várost regionális terv keretében hozták létre, ezért növekedési pólusként értelmezhetők (Davies, 1999). Céljuk volt az 1930-as évektől az ipari szerkezetátalakulásból eredő társadalmi, gazdasági és települési problémák kezelése, amit törvényi szinten is támogatott a kormányzat.

Az új városok tervezése és létrehozása Franciaországban részben eltér az angliai trendektől, mert ezeket a nagyváros központ-

**2. ábra:** Az új városok alapítása az Egyesült Királyságban a XX. század második felében



Forrás: [www.newtowninstitute.org](http://www.newtowninstitute.org) alapján szerk. Baji P.

jához közelebb telepítették, s legalább százezres létszámú városokat építettek, magas épületekkel, nagy lakótömbökkel. A francia új városok annyiban hasonlítottak angol társaikhoz, hogy többségükből a metropoliszból kiköltöző népesség alvóvárosai és szatellitvárosai lettek. 1965-ben a francia kormány egész sor új város felépítését határozta el, amelynek eredményeként kilenc új város épült, öt Párizs peremén. Az 1970-es évek végére már egyértelművé vált, hogy az új városok sem mentesek a térbeli társadalmi problémáktól, helyi konfliktusoktól, ezért a rehabilitáció, revitalizáció a városrészek és lakótömbök helyreállításával, korszerűsítésével kezdődött. Mind az Egyesült Királyságban, mind Franciaországban az új városok tervezésekor igyekeztek a gazdasági diverzifikációt szem előtt tartani.

Míg az Egyesült Királyságban és Franciaországban új város elnevezést használják a tervezett városok megnevezésére, addig Hollandiában és Belgiumban viszont a fejlesztési projektek „növekedési magoknak” vagy „növekvő városoknak” nevezik az ilyen jellegű településeket (*Germuska, 2000*). A holland Almere Amszterdam közelében egy polder feltöltésével létrejött területen „születt meg” kertes és laza beépítésű bolygóvárosként, tervezését az angol kertvárosok mozgalma ihlette. Louvain-la-Neuve Belgium egyetlen újonnan alapított városa Brüsszel vonzáskörzetében: létrejöttében és létjogosultságában kizárólagos volt a Katolikus Egyetem központi szerepe, ami viszont napjainkra csökkenni látszik, az egyéb szolgáltatások infrastruktúrájának párhuzamos kiépülésével (bevásárlóközpont, szórakoztató központ, tudományos park). Dániában elsősorban a főváros új városrészeként megteremtett Ørestad képviseli az újonnan tervezett várost.

Írország nyugati partján, a Shannon-repülőtér mellé épített, ipari és kereskedelmi központnak szánt Shannon egyedi kezdeményezésnek tekinthető a nyugat-európai új városok között. 1961-ben kezdték el az építkezéseket, s kezdetben csak 6000 fő befogadására tervezték. Azonban fejlesztése és növekedése ma is tart, így nemcsak gazdasági központtá, hanem közlekedési csomóponttá is vált, ahová az 1990-es évek végén és a 2000-es évek elején gyorsuló ütemben kezdtek beköltözni.

A skandináv államokban az új városok (pl. finn Tapiola, svéd Vällingby) tervezésekor nagy figyelmet fordítottak arra, hogy a társadalom minden tagja és jövedelmi csoportja számára élhető és befogadó várost teremtsenek, hangsúlyozva a természetköz-

liséget, illetve hogy megfelelő számú és minőségű munkahelyet biztosítsanak a helyi népesség számára.

Az egykori Német Szövetségi Köztársaság területén két új város fejlesztésére van példa. Hannover közelében Wolfsburg és Salzgitter alapítására már a XX. század előtt sor került, azonban a XX. század második felében az ipari beruházások eredményeként jelentős növekedést éltek meg. Wolfsburg már a középkor óta fenálló kis falu volt, de 1938-ban a Volkswagen gyár alapításával igazi ipari gyárvárossá nőtte ki magát. Salzgitter szintén egy kistelepülés volt, de 1942-től bányászati-nehézipari beruházások révén új ipari várossá fejlődött.

Pierre Merlin a 2000-es évek elején átfogó jelentést készített az Európai Unió új városokkal kapcsolatos politikájáról. A tanulmány fő kérdése az volt, hogy az új városok célravezető tervezési-fejlesztési eszközök voltak-e az elmúlt évtizedekben, illetve azok lehetnek-e a jövőben, továbbá, hogy beilleszthetőek-e az Európai Unió területi politikájába?

Merlin részletesen bemutatta a nyugat-európai új városokkal kapcsolatos fejlesztési politikákat és azok eredményét (*Merlin, 2000*). Elemzésében három fő típusát különböztette meg az új városoknak:

- az újonnan alapított fővárosokat, amelyek Nyugat-Európában nem relevánsak (pl. Canberra, Brazíliaváros, Iszlámábád);
- az új ipari városokat, amelyeknek döntő többsége a volt Szovjetunió utódállamaiban és a kelet-közép- és délkelet-európai poszt-szocialista országokban található. Ezen csoporton belül külön kezelt néhány vállalati alapítású várost Észak-Kanadában és Franciaországban; amelyek elsődleges célja alapításuk idején az urbanizálatlan térségek ipari fejlesztése volt, s legtöbbször egyetlen nagyüzemből vagy domináns ipari komplexumból nőttek ki;
- a városfejlesztési politikák keretében tervezett új városokat, amelyeket leggyakrabban a túlnépesedett nagyvárosok tehermentesítése, esetenként egy-egy régióban a városi hálózat kiépítésének (például Lelystad), vagy a városszerkezet átstrukturálásának céljával (például Közép-Lancashire-ben) alapítottak.

Több szerző is (pl. *Davies, 1999; Thomas, 1999; Merlin, 1971, 1980, 2000; Merlin–Sudarskis, 1991*) sikeresnek és eredményesnek tekinti az új városok alapítását a nyugat-európai térségben, s

egyetértének abban, az új városok létesítése fejlesztési eszközként és módszerként definiálható a regionálisan jelentkező térbeli társadalmi problémák hatékony megoldására. A sikeres (vélt) kezdet után az 1970-es évektől erőteljes kritika alá kerültek az új városok. Az új városfejlesztési programok kudarcát leginkább abban látták a korabeli értékelések, hogy a tervezés nem volt képes hatékonyan befolyásolni a népesség területi elhelyezkedését, a városfejlődés alakulását, a térbeli-társadalmi folyamatokat. Ekkor fogalmazódott meg először, hogy „az új városok nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, a társadalmi élet itt sem mentes a konfliktusoktól, a régi városokhoz képest a tervezett új városok nem nyújtanak kedvezőbb életkereteket” (Szirmai, 1988, 1997).

## A kelet-európai új városok kialakulása

Kelet-Európában az új városokat a második világháború után a szocialista ideológiai törekvések, az erőltetett iparfejlesztés és a központilag irányított várostervezési elvek hívták életre.<sup>17</sup> A kelet-európai új városok bemutatásában egyaránt megjelennek az általános vonások és az országspecifikus jellemzők. Ez utóbbiak tárgyalását a szovjet-orosz és a keletközép-európai példákon keresztül tesszük meg.

A volt Szovjetunió új városai esetében nem volt kizárólagos a szocialista iparfejlesztés, hisz a XIX-XX. század fordulóján meginduló szuburbanizációs folyamatok a két legnagyobb város, Moszkva és Szentpétervár körül már új ipari települések és alvóvárosok megjelenését eredményezték.

Az egykori Szovjetunió európai területein található új városok funkcionális és strukturális definiálása egyrészt összefügg az orosz nagyvárosok körül már a XIX. század végétől meginduló agglomerációs folyamatokkal (Lappo, et al., 2008), másrészt a szovjet iparosítási programmal. Oroszországban az agglomerációs folyamatok előjelei már a XIX. század végétől tapasztalhatók voltak az iparosodásnak, a meglévő nagyvárosok gyors térbeli terjeszkedésének és a vasúti infrastruktúra kiépítésének köszönhetően, de az

<sup>17</sup> Kelet-Európa új városait a volt Szovjetunió, illetve Kelet-Közép- és Délkelet-Európa területein található új városokon keresztül mutatjuk be.



oroszországi agglomerációk lényegében a XX. század képződményei. A XIX. és XX. század fordulóján a nagyvárosok megszabhatták, hogy környezetükben milyen ipari tevékenységek és létesítmények települhetnek. Ilyen gyártelepekből alakultak ki a későbbi szatellitvárosok, kisebb ipari centrumok, ahová – a nagyvárosok közelébe – vállalatok, gyárak, üzemek települtek (*Kudrin, 1997*). Moszkva, Szentpétervár, Odessza, Riga környezetében kialakult ipari új városok alapvetően ipari termelési funkciót láttak el, de elég zárt rendszert alkottak, a helyi kisiparos lakosság kevésbé vette igénybe a közeli nagyváros szolgáltatásait (*Protassenko, 1997*). A nagyvárosok agglomerációjában léteztek, mégsem alakult ki ingázás a termelési folyamatokkal, a munkaerőpiaccal, a szociális és kulturális kapcsolatokkal összefüggésben, amely a város és környéke egymásrautaltságát, szerves egységét, egyáltalán, intenzív összefonódását jelezte volna.

A Szovjetunió első átfogó iparosítási programja az ország villamosítási koncepciójához, az ún. GOELRO-tervhez köthető (*Neporozhnyi, 1980*). Így az 1920-as évek végén és az 1930-as évek elején az első öt éves tervek eredményeként az urbanizáció újabb lendületet vett. Egyrészt újabb városok jöttek létre az ipari termelés térbeli szerveződéseként (pl. Magnitogorszk, Togliatti), másrészt a korábbi agglomerálódás során létrejött ipari új városok népességszáma megnőtt, harmadrészt ezek a települések elkezdtek funkciójukban gazdagodni, mert közigazgatási feladatokat is elláttak. A nagyvárosok körüli agglomerációkban létrejövő és/vagy átalakuló új városok egyre inkább jelentős hatással voltak a környezetre (*Nefjodova, 2008*). Az iparosítás eredményeként létrehozott új ipari városok általában néhány százezer fős népességszámmal rendelkező közepes méretű települések voltak (1. táblázat).

A szovjet időkben az urbanizáció és a szuburbanizáció ipari meghatározottsága kizárólagos volt a Szovjetunióban. A szocialista gazdaságtervezés részeként az új városok vagy szocialista új ipari városok az extenzív iparosítási hullámhoz kapcsolódtak, egyben a regionális egyenlőtlenségek felszámolását is szolgálták (*Lappo, et al., 2008*). A volt Szovjetunió területén a szocializmus évtizedeiben összességében több mint ezer új város volt jelen a településhierarchiában, legalább 40 millió lakossal.

Érdekesen indult útjára a szovjet szocialista városok építészeti koncepciója, amely az 1920-as és 1930-as években nagymértékben kötődött a modernista irányzatokhoz. Ebben az időszakban

**1. táblázat:** Az urbanizáció jellemzői az egykori Szovjetunióban

	1926	1939	1961
<b>Városok száma</b>	709	923	1.685
ebből legalább 100 000 fős város	31	82	167
ebből legalább 250 000 fős város	n.a.	30	61
ebből legalább 500 000 fős város	3	11	26
<b>Városlakó népesség száma</b>	26 300 000	56 100 000	108 300 000
<b>Városlakók aránya (%)</b>	18	33	60

Forrás: Zile, Z. L., 1961. p. 23.

a szovjet-országi tervezői avantgárd nemzedék ideológiailag nem fért bele a rendszerbe, ezért külföldre menekült. A Szovjetunióban tehát, éppen a nagy építkezések idején, szakemberhiány alakult ki (Benevolo, 1994). Így sok európai mérnök, tervező, építész a Szovjetunióban talált munkát, és valósította meg a funkcionális elvet. Később létrejött a szocreál, amelynek keretében például a szomszédsági egységeket a második világháború utáni angliai új városokból vették át (Géczy, 2008). Tény, hogy a szovjet-országi városfejlesztési koncepciók koruk legmodernebb európai dokumentumaként vonultak be az urbanisztika történetébe.

A szovjet időkben az iparpolitika részeként létezett a városfejlesztés, ezért éppen azok a tervezett ipari városok fejlődtek, ahová az ipari termelő kapacitásokat telepítették (Stanilov, 2007). A szocialista új városok tehát az ipari létesítmények körül és az ipari nyersanyagtelephelyek közelében születtek meg a szocializmus 1950-es és 1960-as éveiben. A városfejlesztés ezekben a városokban az iparfejlesztés mellett az új lakások építését, az infrastruktúra fejlesztését, az ellátás javítását is jelentette. A szocialista típusú rendszer adminisztratív eszközökkel befolyásolta a migrációt, ami egyfajta röghöz kötöttséget eredményezett a városlakók számára. A szovjet hadiipar zárt városai egyben zárt közösségek is voltak. A szovjet ipar telephelyei, üzemei és gyárai nemcsak ipari termelési folyamatokat végeztek, hanem szolgáltatási funkciókat is elláttak. Képesek voltak komplex tevékenységük révén irányítani és részben fejleszteni a szovjet városok infrastruktúráját, szolgáltatásait, központi funkcióit.

A volt Szovjetunió új városainak többsége a szovjet iparosítás és városfejlesztés eredményeként jött létre, alapvetően monofunkciós településként, általában valamilyen nehézipari termelőtevé-

kenység elvégzése céljából. Például Szentpétervár közelében a 22 ezer lakosú Pikalevo települést a cementipar tartotta el; a Moszkva közeli 90 ezer fős Voszkreszenszk településen a műtrágyagyártás biztosította a megélhetést; az Urál keleti oldalán fekvő 450 ezer lakosú Nyizsnyij Tagil kohászati és acélipari üzemekre épült, az Urál déli lábainál lévő 190 ezer lakosú Zlatoust várost az acélgártás hívta életre, szintén az Urál-hegység előterében található 160 ezres lélekszámú Miass városba teherautógyár települt.

A balti köztársaságokban az orosz bevándorló-munkaerő letelepítésére, valamint az energiaellátás egyenletesebbé tétele miatt az 1960-as és 1970-es években az akkori modern technológiát képviselő erőműveket építettek (*Hajdú-Moharos, 1995; Probáld, 2007*). Az erőművek közelében az országos átlagnál magasabb életszínvonalat és a sok munkalehetőséget biztosító új városok voltak, például Sillamäe Észtországban, Stučka Lettországbán (*Cinis, et al., 2008*), vagy Visaginas, a korábbi Sniečkus Litvániában (*Baločkaite, 2010*).

A második világháború után a Szovjetunió érdekszférájába került szocialista országok települési hierarchiájában kiemelt helyzetben voltak az 1950-es évek közepétől újonnan alapított városok. Ekkor ugyan erős volt a kapcsolat az iparosítás és az urbanizáció között, de önmagukban a háború utáni újjáépítési törekvések is hozzájárultak az új városok tervezéséhez és alapításához Kelet-Közép- és Délkelet-Európában.

A szocializmus idején az elsődlegesen ipari (főként bányászati, nehézipari, hadiipari) funkciót ellátó új városok tervezésének és fejlesztésének alapelvei politikai indíttatásúak voltak, a szocialista rendszer alapeszméin nyugodtak, a szocialista rendszerspecifikus tényezők meghatározták lehetőségeiket (*Domanski, 1997*). Az új városok elsősorban nehézipari funkciókat láttak el, azonban a későbbi fejlődési feltételeket tekintve volt abban különbség, hogy bányászatra és kohászatra épültek, vagy eleve a magasabb technológiai szintű, modern ipari igényeket kielégítő nehézszevegipar vagy hadiipar volt a fő telepítőtényező. A helyi gazdaság szerkezetét, az értéktérmet és a foglalkoztatottak ágazati megoszlását (az aktív lakosság legalább 60%-a az ipari szektorban dolgozott) tekintve funkcionális értelemben iparvárosok voltak, ahol az ipari, főként gyáripari funkció dominált. Többségük egy vagy csak néhány állami nagyvállalatnak nyújtott telephelyet és munkaerő-forrást. Ezek a nagyvállalatok – a vállalati szervezeti struktúrában el-

foglalt domináns és folyamatosan növekvő szerep miatt is – őket a szervezeti centralizációt ösztönző politika megkülönböztetett hatalmi pozícióba juttatták (Barta, 2002).

A térség szocialista múltját tekintve az iparfejlesztés alapelve nem volt kizárólagos a városfejlődésben, vagyis nem minden újonnan alapított város az ipari funkciók ellátására specializálódott.

A hagyományos iparvidékeken a gazdag történelmi múlttal bíró nagyvárosok ipari termelésének tehermentesítésére és lakásproblémáinak megoldására is szolgáltak az újonnan alapított (ipar)-városok, jellegzetes lakófunkcióval. Például Felső-Szilézia határvidékén új szocialista városként létrehozott Tychy az iparvidék lakáshelyzetének javítására és Katowice tehermentesítésére hivatott. Az új várost, mivel eleve lakó- és pihenőfunkciókkal létesítették, Katowice és az iparvidék „nagy hálótermének” szánták a tervezők.

A funkcionalitás és az ideológiai racionalitás az új városok építészeti és várostervezési elveiben is megjelent. A közösségi feladatokat ellátó városközpont, a termelőüzemek (ipari létesítmények) telephelye és a panel lakótelepekből álló lakóövezet különálló térbeli egységeket alkottak (Aleksandrowicz, 1999). Tervezésükben felhasználták a nyugat-európai városépítészet és városrendezés főbb elemeiből megteremtett szovjet építészeti ideológiát: a lakónegyedek ugyan elkülönültek az ipari komplexumoktól, viszont nagyon sokszor elmaradt a funkcionális övezeteket elválasztó zöldfelületek megteremtése, fejlesztése. Az új városok infrastruktúrája és intézményrendszere, valamint tercier szektora lassan, általában az alapítás után kb. tíz évvel érte el azt a fejlettségi szintet, ami valóban városi jellegű kölcsönzött a településeknek.

A korabeli modern építészeti megfontolások és várostervezési elvárások szintén megfogalmazásra kerültek az új városok alapításakor és építéskor, igaz, ezeket csak részlegesen sikerült érvényre juttatni, s leginkább maga a szocialista-realista stílus „maradt” az új alapítású városok különös ismertetőjegye. A funkcionális övezetek (városközpont, ipari telephelyek, lakóhely) és szomszédsági egységek (panelépületekből álló lakótelepek) kialakításában egyfajta technokrata szemlélet érvényesült (Germuska, 2004). A városközpontok sokszor befejezetlenek voltak, s mivel közösségi-ceremoniális feladatokat láttak el, ezért nagy, üresen hagyott terek alkották (Horváth, 2010). Külön teret alkottak a termelőegységek, amelyek a munkások termékekkel és szolgáltatásokkal történő ellátásában is szerepet játszottak (pl. étkezdék,

boltok). A lakóövezet a lakótelepekkel a közösségi térhez elvileg szorosan kapcsolódtak, a mindennapi életben ez viszont kevésbé érvényesült (*Germuska, 2004*).

A társadalom összetétele rendkívül egyoldalú volt: többségében a munkásréteget képviselő fiatalok költöztek be az új városokba (*Hamilton, et al., 2005*). A férfi munkaerő tömeges foglalkoztatása tipikus volt az ipari létesítményekben. A fiatalos korösszetétel miatt a népességnövekedés üteme is magasabb volt, amivel nem mindig tudott a lakásépítkezések üteme lépést tartani.

A munkalehetőségek miatt a vidékről az újonnan alapított iparvárosba beköltöző fiatal lakosság már korán szembesült a városi tradíciók gyengeségével. A hagyományos polgárság hiánya, a nem megfelelő társadalmi tagoltság, a fejletlen műszaki és intézményi infrastruktúra miatt is az ilyen jellegű településeken a helyi népesség kevésbé kötődött a városi terekhez, mert a lassan formálódó identitás és hagyomány inkább az ipari ágazattal függött össze (*Germuska, 2000*).

A diverzifikálatlan új iparvárosok a városi alapfunkciók megfelelő mennyisége, minősége és sokfélesége hiányában inkább városi jellegű, városias településeknek voltak tekinthetők (*Musil, 2005*). Urbanizációs hiányjelenséggént értelmezhető, hogy a lakásépítések száma elmaradt a városba befogadott munkaerő szükségleteitől, az infrastruktúra nem megfelelő módon és ütemben épült ki, a lakossági szolgáltatások és közintézmények fejletlenek voltak. Az infrastruktúra-fejlesztés feladatait gyakran az iparvállalatoknak kellett megoldaniuk az új városokban, hisz ők rendelkeztek megfelelő és felesleges erőforrásokkal, így mint a város fejlesztői, a termelés beruházói, intézményfenntartók és a dolgozók ellátói is megjelentek. A vállalati magatartás természetesen termeléscentrikus volt, kötelező ellátási feladataikban költségminimalizálásra törekedtek. Amíg az 1950-es években ezt a szerepkört csak az elengedhetetlenül szükséges mértékben látták el, azután sokkal olcsóbbnak bizonyult a lakosság városokon kívüli letelepítése és az ingázást lehetővé tevő megoldások alkalmazása (*Szczepanski, 1993*).

A lakáshiány miatt eleve nem jött létre a lakóhely és a munkahely térbeli egysége, megnövekedett a városkörnyéki, később távolsági ingázás, és a városkörnyéki települések váltak a városban letelepedni nem képes lakosság befogadóivá. Áthidaló megoldásként szükség-lakótelepek, valamint munkásszállások létesültek. Ezek az ideiglenes lakóhelyek később a szegregáció tereivé váltak (*Stenning, 2001*).

A kezdetektől meglévő hiányosságok ellenére az új alapítású szocialista iparvárosok „kirakatvárosnak” számítottak (pl. Magyarországon Sztálinváros, ma Dunaújváros): „A szocialista városokról kialakult hivatalos kép és a politikai tendenciák egymással szorosan összefüggtek, mivel a szocialista városként kezelt városok magát a szocialista rendszert szimbolizálták, ugyanakkor megváltoztatták a városokról alkotott elképzeléseket is” (Horváth, 2002a).

Az egyoldalú fejlettség következtében az 1950-es évek városalapításainak első hullámát az 1960-as években már térbeli társadalmi-gazdasági problémák megjelenése követte. Ezek egyik forrása éppen az urbanizációs hiányjelenségekből (lakás-, infrastruktúra-, szolgáltatás- és áruhiány) fakadt. Szintén egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy túl sok a nehézipari munkahely, a munkaerőpiac egyoldalúvá vált. Az 1960-as évektől érzékelhető az 1970-es évektől viszont valóság volt az ipari területek funkcióvesztése, az iparvidékek lassú hanyatlása, az ipari munkanélküliség megjelenése (Sykora, 2009). Ez utóbbi kezelésének egyik lehetősége éppen a városi szolgáltatásokhoz (közoktatás, kereskedelem, közigazgatás, stb.) kötődő munkahelyteremtés lehetett volna, de erre sok helyen nem, vagy csak nagyon hosszú idő alatt került sor, mivel a beruházási politika nem rendelkezett az ehhez szükséges forrásokkal. Az 1960-as évektől az iparban – elsősorban a vegyiparban – végbement egy relatív modernizáció, ami a vegyiparra épült új városok egyoldalú ipari tevékenységeire is kedvezőleg hatott.

Kelet-Közép- és Délkelet-Európa településhierarchiában a szocializmus időszaka alatt egyszerre voltak jelen a tervezett ipari funkciójú szocialista új városok. Ilyenek voltak például a keletnémet Stalinstadt – 1961-től Eisenhüttenstadt –, a lengyel Nowa Huta, bolgár Dimitrovgrád és Kremikovci. Az ipari nagy- és középvárosok vonzáskörzetében ipari és/vagy lakófunkciót is ellátó új városok jöttek létre, mint a lengyel Nowe Tychy, vagy a szlovák Nová Dubnica (Danielová, 2012). Az egykori ipari kisvárosok kibővítésével létrehozott nehézipari központok (pl. a cseh Kunčice és Vítkovice) szintén új városok voltak. A térség új városainak értelmezésében nehéz különválasztani az egyértelmű zöldmezős beruházásokat a városfejlesztésektől, így az egykori szocialista országokban az új városok átmeneti típusai vannak jelen a településhierarchiában (Barta, 2010).

A második világháború után Közép- és Kelet-Európához hasonlóan Délkelet-Európában szintén felgyorsult az urbanizáció, amely csúcspontját az 1950-es évek végére érte el. A szocialista

iparosítás, az új üzemek létesítése és a kapcsolódó beruházások felgyorsították a migrációt. A népességnövekedést, a települések jellegének megváltozását a közigazgatási besorolások változása követte. A volt Jugoszlávia területén tizenöt, Albániában négy (Elbasan, Qyteti Stalin, Ballsh, Memaliaj) szocialista várost hoztak létre. A jugoszláv utódállamok közül Szlovéniában (Jesenice, Titovo Velenje), Horvátországban (Borovo), Bosznia-Hercegovinában (Zenica), Montenegróban (Nikšić), Macedóniában (Kočani, Krani, Štip, Titov Veles) és Szerbiában (Bor, Majdanpek, Priboj, Titovo Užice, Valjevo, Vranje) találkozhatunk új városokkal. Többségük bányaváros és a kohászatra épült iparváros volt. Ezek nem újonnan alapított városok voltak, hanem akár már a középkor óta létező kistelepülések, amelyeket az iparosítással több tízezer főre duzzasztottak, ipari központtá téve őket (Faragó–Rácz, 2010).

## Összegzés

A XX. század második felében bekövetkező lényeges társadalmi, gazdasági, politikai, hatalmi átrendeződések hatással voltak az európai új városok alapítására és tervezésére. A megváltozott feltételek között, a politikai alapon (is) át- és újraértelmezett társadalmi-gazdasági, valamint települési környezetben létrehozott kapitalista és szocialista új városok több szempontból is közel álltak egymáshoz, de leginkább infrastrukturális fejlettségükben és a helyi lakosság életminőségében különböztek erőteljesen egymástól (Hajdú, 2008).

Az új városok sajátos, jellegzetes csoportot alkotnak az európai országok településhierarchiában. Eltérő arányban épültek Európa különböző régióiban: valahol több tucat, vagy akár több száz létesült, valahol pedig egyáltalán nem hoztak létre ilyen jellegű településeket. Nehéz elválasztani egymástól a zöldmezős beruházással létrejött új városokat a városfejlesztés eredményeképpen megteremtett új városrészekről, vagy az iparosítás révén fejlesztett kistelepülésektől, vagyis számtalan átmeneti típus létezik Európában az újonnan alapított városokból.

Az európai új városok jelentős többségének alapítására földrajzilag valamely nagyváros közelében vagy vonzáskörzetében került sor. A kelet-európai szocialista új városok mutatnak bizo-

nyos hasonlóságot a nyugat-európai új városokkal, azonban a köztük tapasztalható szignifikáns különbségek érdekviszonyok alakulásából, illetve az érdekek eltérő súlyából adódnak (*pl. Szirmai, 1992*) (2. táblázat).

Ha az európai új városok kialakulásának körülményeit és kiváltó okait vizsgáljuk, akkor határozottabbnak tűnnek az eltérések Európa nyugati és keleti fele között. Míg Nyugat-Európában sokkal inkább az agglomerációs folyamatok és a szuburbanizáció hívta életre az új városokat, addig az egykori szocialista országokban elsődleges volt az ipari funkciók megteremtésének a célja. Az építészeti törekvések ugyan azonosak voltak Európa minden részében, a kivitelezés viszont igen különböző volt. A nagyszámú népesség letelepítése a tervezett városokban szükségszerűen együtt járt nagy lakótömbök kialakításával, de a szocialista országokban hamar eluralkodott az iparosított technológiával készült építészeti stílus. Ugyanakkor nincs éles különbség a nyugati és ke-

**2. táblázat:** Eltérő érdekviszonyok az új városok tervezésében  
Európa különböző térségeiben

Nyugat-Európában		Kelet-Európában
Érdekek eltérő súlya	Érdekviszonyok	Érdekek eltérő súlya
Cél: profittermelés	<b>Gazdasági</b>	Cél: iparfejlesztés
Cél: társadalomszervezés – helyi közösségek létrehozása	<b>Fejlesztési</b>	Cél: ipari termelés helyi szervezése
Decentralizáció	<b>Hatalmi törekvések</b>	Centralizáció
Új város = fejlesztési eszköz	<b>Beavatkozás szándéka</b>	Új város = fejlesztési cél
Építészeti modernizmus	<b>Urbanisztikai</b>	Adaptált építészeti modernizmus: szocialista realista
Középosztály betelepítése	<b>Társadalmi</b>	Munkásosztály betelepítése

*Forrás: Szirmai, 1992, 1998 alapján saját szerk.*



leti új városok között abban, hogy általában néhány tízezer fő befogadására alkalmas kis és közepes méretű településeknek tervezték őket. A hasonlóságokra hívja fel a figyelmet az is, hogy a tervezett új városok fő funkciói (ipar, bányászat, kohászat, lakófunkció, ellátás) mellett mennyire jelentek meg, és egyáltalán érvényesültek-e a központi funkciók. A szocialista új városok – mivel általában egy-két nagyvállalatból álltak – erősen korlátozott önállósággal és kapcsolatrendszerrel bírtak. A központi funkciók hiányosak voltak, és koncentrációjuk is gyenge volt (*Barta, 2010*). A nyugat-európai alvóvárosok, bolygóvárosok eleve nagyvárosok vonzáskörzetében épültek, ami szintén nem kedvezett a központi funkciók helyi megjelenésének.

Szirmai Viktória hosszú éveken keresztül, több hazai és nemzetközi kutatás keretében vizsgálta az új városokat (pl. 1988, 1992, 1997), s többször hangsúlyozta munkáiban, hogy az európai új városokban hasonlóak a fejlesztést meghatározó és makroszinten értelmezett társadalmi, politikai, gazdasági érdekek, az urbanisztikai doktrínák, a beavatkozás formái, a mögöttes gazdasági, politikai és ideológiai érdekek viszonya, viszont az egyes érdekek súlya eltérő. A nyugat-európai új városok esetében történetileg meghatározóbb a gazdasági (a hatékonysági és a profit) és a társadalmi megfontolás, a kelet- és közép-európai térségben a politikai, az ideológiai jelleg.

Germuska Pál (2004) véleménye szerint a nyugati típusú új városok az iparosodás következtében spontán módon fejlődtek. A szerző a párhuzamok kapcsán felhívta a figyelmet az észak-amerikai példákra: a XX. század elején néhány év alatt a Michigan-tó partján felépített Gary új városa egy acélmű telepítés és kiszolgálása céljából jött létre, ami aztán a Szovjetunióban az 1930-as években Magnitogorszk építéséhez is mintát szolgáltatott (*Germuska, 2004*).

Weclawowicz, Grzegorz összegezte azokat a vonásokat, amelyek a második világháború utáni szocialista iparvárosokra igazak voltak. Kiemelte, hogy a szocialista város fogalma erőteljesen összekapcsolódott az iparvároséval, hisz mindkettőben hasonló elvek mentén szervezték a helyi gazdaságot és társadalmat. A termelősférát az ipari tevékenységek képviselték, a társadalmi homogenitás a munkásosztály felül-, míg a városi polgárság alulprezentáltságát eredményezte, az uniformizáló urbanisztika tervszerűen alakította a városi tereket, valamint a városra vonatkozó

döntéseket nem helyben, hanem kormányhivatalokban hozták meg (*Weclawowicz, 1992, 1997, 1998*).

Smith, David (1996) a szocialista új városok tervezésének jellegzetességeként három tényezőt jelölt meg: a szomszédsági egységeket, a terület(használat)i tervezést és a tömegközlekedés túlsúlyát (*Smith, 1996*).

## 2.

## Mai nyugat-európai új városok

Uzzoli Annamária – Baji Péter

## Új városok az Egyesült Királyságban

A nyugat-európai új városok mai helyzetének értékelésére brit, francia és német új városokat bemutató leíró jellegű, összegző esettanulmányok formájában kerül sor. A statisztikai adatelemzésre alapozott áttekintés fő célja az, hogy képet adjon néhány mai nyugat-európai új város társadalmi-gazdasági fejlettségéről, illetve értelmezze a városnövekedés trendjének dinamikáját.<sup>18</sup> Az elemzés a XXI. századi aktuális folyamatok értelmezéséhez a 2000 utáni időszakot veszi alapul. Az összehasonlító elemzés során a következő mutatók alkalmazása történt: népességnövekedési ráta, öregedési index, munkanélküliségi ráta, felsőfokú végzettségűek aránya.<sup>19</sup>

A brit új városok közül a „legfiatalabb” is már több mint 40 éve épült. Alapításuk eredeti célját tekintve többségük szatellitváros, de a nagyobb új városokat éppen a nagyvárosok (pl. Birmingham, Glasgow, stb.) és főleg London ellenpólusaként hoztak létre (pl. Milton Keynes, Northampton). Az elmúlt évtizedek során a brit új városoknak szembe kellett nézniük a posztindusztriális gazdasági átalakulással és a globalizáció hatásaival, miközben a városok fej-

<sup>18</sup> A statisztikai elemzés Baji P. (2013): Az új városok XXI. századi helyzete Nyugat-Európában c. kéziratán alapul (MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Bp. 32 p.).

<sup>19</sup> Népességnövekedési ráta: az utóbbi 20 éven belüli népességnövekedési ütem százalékban kifejezett értéke. Nagy-Britanniánál 2001–2012, Franciaországnál 1990–2009, Németországnál 1987–2012 közötti értékek. Öregedési index: a 65 éven felüli népesség a 14 éven aluli népességhez viszonyított aránya. Munkanélküliségi ráta: az aktív népességen belüli munkanélküliek aránya. Felsőfokú végzettségűek aránya: az adott országon belül legalább bachelor diplomával rendelkezők aránya a felnőtt népességen belül.

lődési pályája jelentősen függött a földrajzi helyzetüktől. A brit új városok regionális gócpontokban tömörülnek, és többségük egy nagyváros közvetlen közelében helyezkedik el (3. táblázat).

Az Egyesült Királyság népessége országosan 6,8%-kal nőtt 2001–2011 között a nagyarányú bevándorlás következményeként. A brit új városok népesedési helyzetében közel azonos arányban tapasztalható a népességfogyás és népességnövekedés a XXI. század elején (3. ábra). Az országos növekedési trendet skóciai Livingston és Cumbernauld, a kelet-angliai Peterborough és az észak-írországi Derry haladta meg. Livingston és Cumbernauld jelentős népességvonzó képességgel rendelkezik, ugyanis mindkét város az új high-tech ipari tengely, az ún. „skót szilícium völgy” része (*Probáld–Szabó, 2007*). Peterborough és Derry mint a környezetükben található nagyvárosok ellenpólusai szintén jelentékeny népességvonzó hatással bírnak.

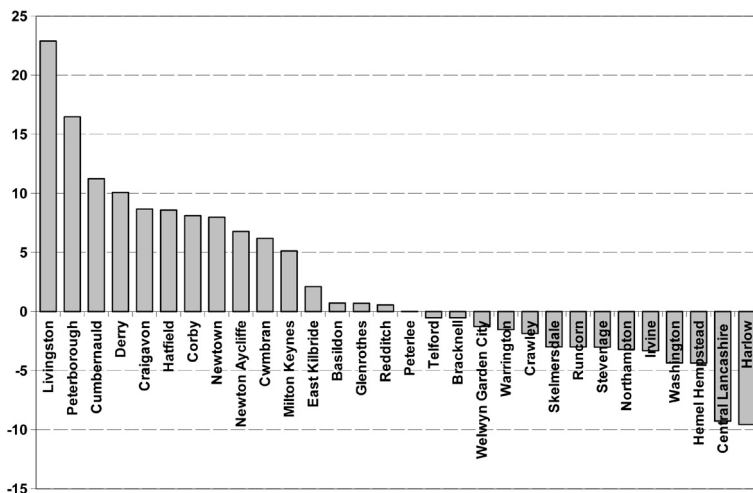
Az Egyesült Királyság a legtöbb nyugat-európai országhoz hasonlóan előregedő társadalom, az öregedési index 128% volt 2010-ben. Ennél az átlagnál Északkelet-Anglia mind a négy új városában közel másfélszeres a mutató értéke. Azonban ezekkel az

**3. táblázat:** A brit új városok régiói <sup>20</sup>

Régió	Új városok
Észak-Írország	Craigavon, Derry
Északnyugat-Anglia	Central Lancashire, Runcorn, Skelmersdale, Warrington
Északkelet-Anglia	Newton Aycliffe, Peterlee, Washington
Nyugat-Midlands	Redditch, Telford
Wales	Cwmbran, Newtown
Kelet-Anglia	Basildon, Corby, Harlow, Hemel Hempstead, Northampton, Peterborough, Stevenage, Welwyn Garden City
Délkelet-Anglia	Bracknell, Cravley, Milton Keynes
Skócia	Cumbernauld, East Kilbride, Glenrothes, Irvine, Livingston

Forrás: Baji P. szerk. (2013)

<sup>20</sup> A brit régiók az Európai Unió statisztikai célú területi egységeinek rendszerében (NUTS) a NUTS-1-szinthez tartoznak.

**3. ábra:** A brit új városok népességnövekedési üteme (2001–2011, %)

Forrás: [www.statistics.gov.uk/hub/regional-statistics/index.html](http://www.statistics.gov.uk/hub/regional-statistics/index.html) adatai alapján szerk. Baji P.

előregedő új városokkal szemben a brit új városok túlnyomó többsége fiatalos korösszetétellel jellemezhető, sőt nyolc új városban a fiatalok aránya magasabb az idősekénél. A brit új városok alapításában prioritás volt a fiatalos korszerkezetű kertvárosias település létrehozása: többségük ennek a megfontolásnak eleget is tett az elmúlt évtizedekben (kivételek a Newcastle upon Tyne környéki új városok) (Johnston–Gardiner, 1991).

A munkanélküliségi ráta 8,1% volt az Egyesült Királyságban 2011-ben. Az új városok közül jóval az országos átlag alatt volt a munkanélküliség Délkelet-Anglia két új városában (Crawley és Bracknell), és Kelet-Anglia három új városában (Hemel Hempstead, Hatfield, Welwyn Garden City). Az előregedő északkelet-angliai Newton Aycliffe és Peterlee új városokban sem haladja meg a munkanélküliségi ráta a 6,8%-ot. Glasgow és Edinburgh két szatellitvárosa, East Kilbride és Livingston esetében is az országos átlagnál alacsonyabb a munkanélküliség mértéke (6,2%, 2011). A munkanélküliséggel leginkább sújtott két skót új város, Glenrothes és Irvine (14% felett) a skót high-tech ipari tengelytől messzebb található, ezért földrajzi fekvésük hátrányt jelent a gazdasági növekedéshez. Az országos átlagnál jóval magasabb az északkelet-angliai Washington értéke, illetve igen magas munkanélküliséggel rendelkezik a Liverpool közvetlen szomszédságában lévő kikötőváros,

Runcorn (10,5%) is. A kelet-angliai Peterborough és a walesi Cwmbran eseteiben is országos átlag feletti a munkanélküliség.

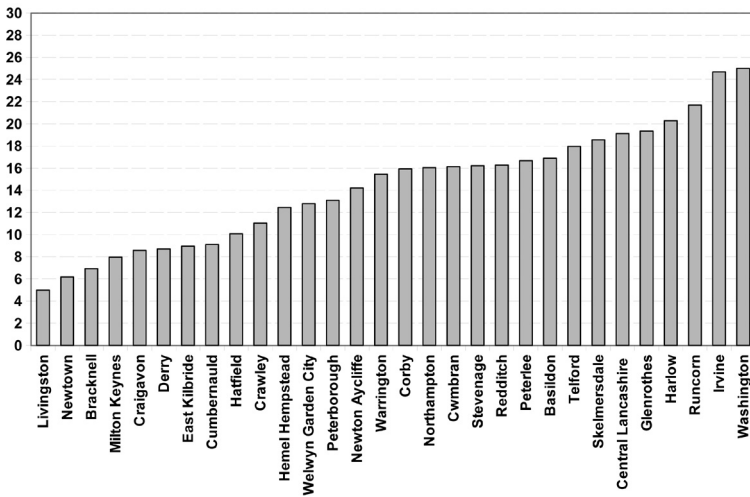
A diplomások arányának országos mutatója 27,2% volt 2011-ben. Az új városok között csak kettő olyan van, amely kevéssel, de meghaladja az országos átlagot: a kelet-angliai Hemel Hempstead és a délkelet-angliai Bracknell. London agglomerációjában lévő három város, illetve Manchester és Liverpool között három északnyugat-angliai város is az országos átlag körüli értéket mutat a diplomások arányát nézve. E városok mellett egy walesi új város, Newtown is országos átlag körüli értékkel rendelkezik. A többi új város jóval az országos átlag alatt teljesít, sőt vannak olyanok is, amelyekben a diplomások aránya a 20%-ot sem éri el.

A brit új városok jelenlegi helyzetének átfogó vizsgálatához egy olyan mutatót képeztünk, amelyben a 2001 és 2011 között a népességnövekedési rátát, illetve 2011-re vonatkozóan az öregedési indexet, a munkanélküliségi rátát és a diplomások arányát alkalmaztuk<sup>21</sup> (4. ábra). A legfejlettebb városok közül a két észak-ír új város és a három skót új város példája bizonyítja, hogy a fejlődés lehetőségei az északi területek kisebb településein adóttak, elsősorban a high-tech ipar és az új gazdaság formájában. Szintén kiemelkedő fejlettségű új városok a komplex mutató alapján a walesi Newtown, valamint a London közelében lévő Milton Keynes és Bracknell is.

Az átlagos fejlettségű városok csoportjának túlnyomó többsége London, Birmingham, Manchester és Newcastle agglomerációs térségében található (5. ábra). Ezek a térségek az ipari átalakulás negatív hatásait nem tudták olyan jól kezelni, mint az északi területeken található új városok. A négy legfejletlenebb brit új város Harlow, Runcorn, Irvine és Washington.

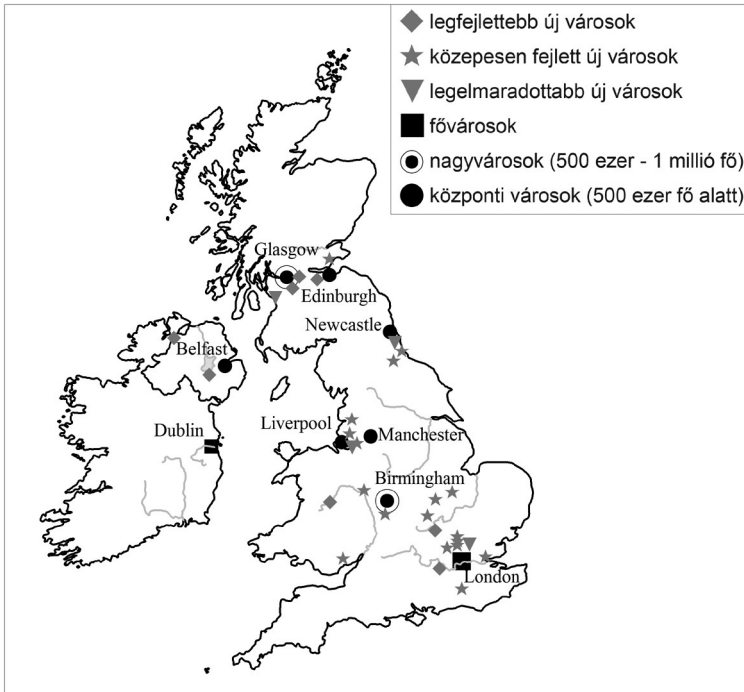
<sup>21</sup> A komplex mutató számítási módszertana: mind a négy mutató alapján a városokat sorba rendeztük, értékeiket ordinális skálára transzformáltuk: így az adott mutatóban legfejlettebb város az első, a legelmaradottabb város a harmincadik helyezést kapta. Ezután a komplex mutató értékét úgy határoztuk meg, hogy az adott város a négy mutató alapján számított rangszámait átlagoltuk. Ennek eredményeként a legalacsonyabb rangszámmal rendelkező új várost a legfejlettebb, a legmagasabb rangszámmal rendelkező új várost pedig a legelmaradottabb városként definiáltuk. Mivel a négy skóciai és egy észak-ír új városra nem áll rendelkezésre adat a diplomásokra vonatkozóan, ezért e két adatsornál a 26, illetve a 29 helyezést 30 egyenlő részre osztottuk, ezzel kiküszöbölve a sorrend torzulását.

4. ábra: A brit új városok komplex fejlettségi rangsora (2011)



Forrás: [www.statistics.gov.uk/hub/regional-statistics/index.html](http://www.statistics.gov.uk/hub/regional-statistics/index.html) adatai alapján szerk. Baji P.

5. ábra: Az új városok helyzete a komplex mutató alapján az Egyesült Királyságban (2011)



Forrás: [www.statistics.gov.uk/hub/regional-statistics/index.html](http://www.statistics.gov.uk/hub/regional-statistics/index.html) adatai alapján szerk. Baji P.

### *A brit új városok regionális szerepe*

A következőkben a brit új városok nyolc régiójának népességnövekedési, öregedési, munkanélküliségi és képzettségi trendjeit mutatjuk be az ezredforduló után, összevetve a régión belüli új városok adataival. A vizsgálat fő kérdése, hogy mennyire illik bele az új városok társadalmi-gazdasági helyzete a régiójuk fejlődési pályájába.

Észak-Írország sokáig az Egyesült Királyság legelmaradottabb területei közé tartozott, melynek okai nem csak a gazdasági nehézségek, hanem vallási-katonai ellentétek is voltak (*Probáld-Szabó, 2007*). A régió népessége azonban dinamikusan növekszik, és 1990 óta összesen 14%-os népességnövekedés tudhat magáénak, mely az országos átlag felett van. Ezt a fiatalos korszerkezetet fenn tudta tartani 1995 óta. Az öregedési index értéke csak 91,2% volt, mely jóval elmarad az országos átlagtól. A régióban 2005 óta folyamatosan alacsonyabb a munkanélküliségi ráta az országos átlagnál, viszont a diplomások arányában tartósan elmarad attól. Ezekből a trendekből tehát megállapítható, hogy egyfajta gazdasági stabilizáció ment végbe a régióban.

A régió két új városa a komplex fejlettségi mutatók alapján a legfejlettebb városok közé tartozik (5. ábra). Derry és Craigavon népességnövekedési üteme között 10,8%, illetve 8,7% volt 2001 és 2011 között, ami nem csak az új városok között képvisel magas értéket, hanem a régió fővárosának, Belfastnak az inkább csökkenő tendenciát mutató népességnövekedéséhez képest is kimagasló érték. A népességét dinamikusan növelő Észak-Írország régiónak a trendjeibe teljes mértékben beleillik mindkét új város. Az öregedési index értékei a két új városban 90% alatt voltak 2011-ben, ami szintén igazodik a régió igen fiatalos korszerkezetéhez. Derry városában a munkanélküliségi arány 7,9% volt (2011), ami nem sokkal haladta meg Észak-Írország 7,4%-os munkanélküliségét. A felsőoktatásban szerzett végzettséggel rendelkezők aránya Derryben 21,8%, illetve Craigavonban 21,1% volt 2011-ben. E két érték nagyban eltér a régió 29,1%-os értékétől, ebből megállapíthatjuk, hogy az észak-ír két új város fő gazdasági potenciálja nem a diplomás munkaerő, hiszen jóval az országos átlag alatti régiós értéket sem éri el a mutató ezekben a városokban.

Skócia az ország legritkábban lakott területe, ahol az elvándorlás és kivándorlás komoly probléma a XX. század második felétől



(*Probáld–Szabó, 2007*). A régió népessége 1990-től kezdve néhány százalékos növekedési és csökkenési időszakokkal is hosszú távon stagnál. 2012-ben 3%-kal volt nagyobb a népesség, mint 1990-ben. Az öregedési értékek is növekednek a térségben évről-évre, sőt Skócia a tartósan országos átlag feletti öregedési indexével a harmadik leginkább öregedő régió az országban. A társadalmi mutatók mellett a gazdasági helyzet sem kiemelkedő, hiszen a munkanélküliségi ráta nagyrészt együtt mozog az országos átlaggal, illetve 2005 előtt és 2009-ben is meghaladta azt. A régió fontos kitörési pontja a 2000 óta dinamikus növekvő diplomások aránya, ami az országos átlag fölött van, és Délkelet-Anglia mellett a legképzettebb régió pozícióját nyerte el az országban az utóbbi évtizedben (*Horváth, 1997*).

A skót régióban öt új város található, melyek közül a két nagyváros közötti high-tech ipari tengelyen helyezkednek el a legfejlettebbek (Livingston, Cumbernauld, East Kilbride). A nagyvárosoktól távolabb lévő Glenrothes és Irvine már elmaradottabb az új városok rangsorában, ami azt bizonyítja, hogy a mikroregionális előnyök mennyire befolyásolják az eredetileg hasonló céllal alapított új városok fejlődési pályáját.

A régió három legfejlettebb új városa közül kettőben (Livingston, Cumbernauld) a régió átlagához (3%) képest jóval nagyobb népességnövekedési ráta jelent meg az utóbbi évtizedben (22,9 és 11,2%). E két város népességnövekedési üteme meghaladja a közelében lévő Glasgow és a dinamikus növekedő Edinburgh trendjét is. Mindkét városban az öregedési index értéke 85% alatt volt 2011-ben, és ez nagyon nagy eltérést jelentett a régió ugyanabban az évben mért, több mint 138%-os átlagával szemben. A munkaerő-piaci helyzet terén már nem ilyen egyértelmű a kiemelkedő trend: Livingston 2011-es munkanélküli ráta értéke 6,3%, míg Cumbernauldé 8,1%. Az előbbi város a régiós átlag alatt maradt, az utóbbi meghaladta azt. A diplomások arányát tekintve Livingston 2011-ben csak 21,5%-ot ért el, ez Skócia átlagának majdnem a fele, tehát a skót új városok még távol vannak a regionális képzettségi átlag szintjétől.

East Kilbride, Glasgow külvárosaként hiába tartozik a brit új városok legfejlettebb települései közé, mégis a régiós népességnövekedési átlaggal azonos mértékben növekszik. A város öregedési indexe (102,3%) jóval alacsonyabb értéket mutat, mint az egyértelműen idős népesség felé eltolódott régiós adat. A mun-

kanélküliségi ráta értéke 6,2% volt 2011-ben, ami alacsonyabb, mint a régió átlaga. East Kilbride tehát a régió belüli új városok között a fejlettségi középmezőnyt képviseli, bár nagyon fiatalos a népessége, mégsem olyan dinamikusan növekvő, mint a két fejlettebb új város.

Glenrothes és Irvine a régió legrosszabb értékeivel rendelkeznek, ahol az első esetében stagnált (0,7%), a második esetében csökkent (-3,3%) a népesség 2001 és 2011 között. Ez az érték jóval alulmúlja a régió 3%-os népességnövekedési rátáját. Az öregedési index tekintetében ennek ellenére mindkét városnál 115% alatti értéket tapasztalhatunk, ami nem követi a régió erősen elöregedő trendjét. Glenrothes és Irvine komoly gazdasági problémákkal küzd, a munkanélküliségi ráta mindkét város esetében kissé 14% fölé emelkedett, ami a régiós átlag (7,9%) közel kétszerese.

Északkelet-Anglia három új várossal rendelkezik: Washington, Peterlee és Newton Aycliffe. A régió komoly gazdaság szerkezeti válsággal küzd, hiszen a nehézipar egykoron nagyon meghatározó volt termelési szerkezetében (*Probáld–Szabó, 2007*). A régió népessége 1990 óta stagnál, és az összes régió között a legkevésbé vonzó a betelepülők számára. Az elöregedési trendeket tekintve jóval az országos értékek felett van, és a három leginkább elöregedő brit régió egyike, ahol 2011-ben több mint 40%-kal volt magasabb az idősek aránya a fiatalokénál. Gazdasági szempontból komoly problémákkal küzd: az Egyesült Királyság régiói között 2000 óta itt a legnagyobb munkanélküliség. A diplomások aránya is ebben a régióban a legalacsonyabb országosan, bár az ezredforduló óta folyamatosan növekszik a magasan képzettek aránya.

Anglia legnagyobb gazdasági problémákkal küzdő régiójának új városai sem emelkednek ki a régióból. Peterlee és Newton Aycliffe az új városok komplex mutatós rangsorában a középmezőnyben foglal helyet, a régió belüli értékeik is hasonlóan átlagosak. Északkelet-Anglia 1%-os enyhe népességnövekedési rátájánál kisebb Peterlee stagnáló népessége, Newton Aycliff viszont 6,78%-os népességnövekedést tudhat magáénak. Ezekkel az adatokkal ellentétben az öregedési index tekintetében mindkét város több mint 12 százalékponttal meghaladja a régió öregedési index értékeit, viszont 4 százalékponttal alacsonyabb a munkanélküliségi ráta a városokban a régiós átlaghoz képest.

A diplomások aránya a régiós átlag alatt van. Az új városok adatai nem térnek el jelentősen Newcastle upon Tyne értékeitől

sem, tehát összességében beilleszkednek a gazdaságilag depressziós<sup>22</sup> régió fejlődési pályájába.

Északkelet-Anglia új városai és az összes brit új város között is Washington városában figyelhetjük meg a legrosszabb értékek egyikét mind a társadalmi, mind a gazdasági mutatók tekintetében. Washington népessége 2000 óta 4,4%-kal csökkent, az öregedési indexe 2011-ben 141,2% volt, mely nem tér el a régiós átlagtól. Mind a régiós, mind az országos értéket meghaladva a régió új városai közül itt a legmagasabb munkanélküliségi ráta (12,4%), illetve a legalacsonyabb a diplomások aránya (18,2%). Az adatokból láthatjuk, hogy Washington új városa az egykori munkásosztály számára épült, de a nehézipari komplexum hanyatlása miatt az elhúzódó válság jeleit viseli magán, hasonlóan a hozzá igen közel álló Newcastle upon Tyne városához, de még erőteljesebb mértékben.

Északnyugat-Anglia az ipari forradalom egyik magterülete volt, és a helyi alapanyagok mellett kedvező közlekedési helyzete miatt tudott gyorsan iparosodni (*Probáld–Szabó, 2007*). A régió két meghatározó ipari nagyvárosa Manchester és Liverpool, melyek a nehézipar jelentőségének csökkenésével gazdasági szerkezetváltásra kényszerültek az utóbbi évtizedekben. Északkelet-Angliához hasonlóan a régió népessége stagnál, illetve nagyon kismértékben növekszik (3%) 1990 óta. A régió öregedési index értékei az országos átlaggal együtt mozognak. A munkanélküliségi ráta 2000 és 2005 között az országos átlag alatt volt, és nagyon kedvező értéket mutatott, de 2005 óta folyamatosan az országos érték felett van és növekszik, melynek a legfőbb oka a feldolgozóipart sújtó gazdasági válság. A magasan képzett munkaerő potenciálja Északnyugat-Angliában csak néhány százalékkal marad el az országos átlagtól, és folyamatosan növekszik az ezredforduló óta.

A régió négy új várossal rendelkezik, melyek közül három az új városok komplex fejlettségi rangsorában a középmezőnyben foglal helyet (Central Lancashire, Skelmersdale és Warrington), míg a negyedik, Runcorn kikötővárosa a legelmaradottabb új városok egyike. Északnyugat-Anglia stagnáló, enyhén növekedő népességi trendjéhez képest mind a négy új város értéke csökken (3. ábra).

<sup>22</sup> Gazdaságilag depressziós térség alatt olyan területet értünk, ahol korábban prosperáló gazdaság volt, de különböző okok következtében mára gazdasági válsággal küzd.

Az öregedési index csak Skelmersdale esetében kiemelkedően magas és jóval a régiós átlag fölötti. Central Lancashire és Warrington öregedési értékei alig térnek el a régiós átlagtól, viszont Runcornra kiemelkedően fiatalos korszerkezet jellemző. Gazdasági szempontból a három fejlettebb új város a régió munkanélküliségi rátája alatti értékkel bír, míg Runcorn két százalékponttal magasabb értéke jól mutatja a gazdasági nehézségeket. A diplomások arányában egyik új város sem éri el a régiós átlagot, sőt Runcorn még a felét sem teszi ki ennek az értéknek. A régió új városainál tehát megfigyelhető, hogy a tradicionálisan ipari munkásokra optimalizált gazdasági tervezés még napjainkban is hatással van az új városokra az egyébként közepes gazdasági helyzettel bíró régióban.

Nyugat-Midlands régióban a helyi kőszénbányászatra alapozva alakult ki az első nehézipari körzet, a „Black Country”, illetve itt található az Egyesült Királyság második legnépesebb városa, Birmingham (*Probáld–Szabó, 2007*). A régió népessége 1990 óta folyamatosan növekszik, bár növekedési rátája nem éri el az országos átlagot. Az öregedési index értéke is folyamatosan emelkedett az országos átlaggal együtt az utóbbi évtizedben, hasonlóan, így a régió népessége a közepesen előregedetttek közé tartozik az országban. A főleg az ipart sújtó gazdasági válság hatásai itt is megjelentek, például 2007 óta folyamatosan az országos átlag felett van a munkanélküliségi ráta, bár 2010-től 9%-os értéken stabilizálódott. A régió elsősorban feldolgozóipari múltjából következőleg a legképzetlenebb régiók között foglal helyet, 31,5% volt a diplomások aránya 2012-ben, mely jóval alacsonyabb a közel 40%-os országos átlagnál.

Birmingham környékén két új várost építettek, Telfordot és Redditchet. A regionális adatokkal összevetve azt láthatjuk, hogy Nyugat-Midlands növekedő népességi trendjéhez képest a két új város stagnáló népességű. A városok öregedési index értékei jóval fiatalosabb korszerkezetre utalnak, mint a régiós átlag (124,5%). Telford és Redditch fiatalos korszerkezete mellett (111,6% és 116,3%) a munkanélküliségi rátája szintén kissé a nyugat-midlandsi átlag alatt van, de így is meghaladják az országos szintet. A diplomások aránya mindkét új városban a régió értékének harmadát, az országos érték felét teszi ki. Láthatjuk tehát, hogy mind Telford, mind Redditch esetében a munkaerő-piaci és öregedési viszonyok gazdasági előnyt jelentenek, de a magasan képzett munkaerő hiánya komoly befolyásoló tényező lehet a települések jövőjére nézve.

A London környéki új városok régió belüli helyzetének vizsgálata előtt Wales két új városának elemzésére kerül sor: ezek a déli Cwmbran és az északi Newtown. A régió északi részén inkább állattenyésztéssel foglalkoznak, míg a déli részén a nehézipar és a kikötői tevékenység volt a gazdasági élet megalapozója (*Probáld–Szabó, 2007*). Wales népessége 1990-től folyamatosan növekszik, 2012-ben az 1990-es értékhez képest 6%-os növekedés tapasztalható, bár ez csekély az országos növekedési átlaghoz képest. Az idősök aránya a régióban kiugróan magas (2011-ben 14,7%), a régió a folyamatosan előregedő területek egyike az országban. A munkanélküliségi ráta az utóbbi évtizedben az országos átlaggal együtt alakult, a diplomások aránya is folyamatosan növekedett, de jelenleg nem éri el az országos átlagot.

Wales északi részén található Newtown az egyik legfejlettebb a brit új városok rangsorában. Népességnövekedési rátája közel két százalékponttal meghaladja a régiós átlagot, a munkanélküliségi rátája és diplomások aránya kevéssel alacsonyabb a régiós értékeknél. A szigetország leginkább előregedő régiójában (14,7%) Newtown 67,3%-os öregedési ráta értéke (2011) arra utal, hogy ez az új város meg tudta tartani fiatalos népességét a vidékies régióban.

A régió déli részén fekszik Cwmbran új város, amely a komplex fejlettségi rangsorban a közepesen fejlett értékkel rendelkezik. A település népességnövekedési üteme a régiós átlagnak megfelelő, öregedési indexe azonban jóval alacsonyabb a régió átlagánál (105,4%). Itt az idősök már többségben vannak Newtownnal ellentétben, illetve a munkanélküliségi ráta a régiós átlag fölé emelkedik (9,4%). Cwmbranban a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya csak 20,3%, ami azt mutatja, hogy jóval kisebb a tudásalapú gazdaság kialakulásának potenciálja, mint a régió másik új városában, sőt régiós és országos összevetésben is nagyon rosszul szerepel.

Kelet-Anglia a népességét legdinamikusabban növelő régió az országban 1990-től kezdve. Két évtized alatt a régió népességszáma 16%-kal nőtt. Az öregedési index értéke az országos átlaggal együtt haladt az utóbbi időszakban, tehát közepesen előregedő régióról beszélhetünk. Ennek egyik oka a London környéki külföldi bevándorlók gyermekvállalási hajlandósága. Gazdasági szempontból az egyik legkedvezőbb régió a szigetországban, az utóbbi 10 évben a munkanélküliségi ráta folyamatosan az országos átlag alatt volt. A diplomások aránya kitartóan növekszik, bár 2011-ben sem érte el az országos átlagot.

A régióon belül nyolc új város található. Az itteni új városokról általánosságban elmondható, hogy a régió fejlettségi mutatóitól nagyrészt negatív irányban térnek el, azaz a regionális trendhez képest jóval elmaradottabbak. A 16%-os régiós népességnövekedési rátát egyedül Peterborough érte el, a többi új város közül Corby és Basildon népessége növekedik kismértékben, viszont a többi új városban egyértelműen népességcsökkenés tapasztalható. Az öregedési index tekintetében minden új város a régiós átlagnál fiatalosabb korszakozottal bír. Kiemelendő Peterborough, ahol a fiatalok még többségben vannak az idősökkel szemben. A munkanélküliségi ráta Hemel Hempstead városát kivéve magasabb a régiós átlagnál minden új városban, sőt a társadalmi mutatókban kedvező Peterborough esetében a legnagyobb az értéke (9,5%-ot). A diplomások arányának mutatójában is minden új város a régiós átlag alatt van, kivéve Hemel Hempstead és Welwyn Garden City városát, melyeknek mutatói mindkét esetben meghaladják a 30%-ot. E két városban tehát felülprezentáltak a diplomások. Ha a vizsgált nyolc új várost összevetjük London adataival, akkor is hasonló eredményekre juthatunk. London 13%-os népességnövekedési rátáját csak Peterborough tudta túlszárnyalni.

Az utolsó három új város Délkelet-Anglia régiójában található, melynek fő jellemzője, hogy a Londoni-medencét foglalja magába természetföldrajzi értelemben, és gazdaságilag is a leginkább London városának növekedésétől függ (*Probáld– Szabó, 2007*). A régió népessége a harmadik legdinamikusabb növekedést érte el az országban 1990 óta. Az előregedési trend a régióban szorosan követi az országos idősödési tendenciákat. A munkanélküliségi rátát tekintve az utóbbi évtized legjobb munkaerő-piaci pozíciójú régiója London és környéke, hiszen tartósan az országos átlag alatt van az értéke, illetve a gazdasági válság hatásai is itt jelentkeztek legenyhébben az utóbbi években. A diplomás munkaerő terén Skóciával versenyezve csak ebben a régióban van tartósan az országos átlag felett a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya. Ezekből az adatokból is láthatjuk, hogy Délkelet-Anglia az ország legversenyképesebb régiója.

A régió három új városa Milton Keynes, Bracknell és Crawley. Mindhárom városról elmondható, hogy a régió népességnövekedési dinamikáját nem közelítik meg, sőt Bracknell és Crawley esetében csökken a népesség. Milton Keynes 5,1%-kal növelte népességét az utóbbi évtizedben, de ez is csak harmada Délkelet-Ang-

lia népességnövekedési rátájának. Az új városokra jellemző, hogy kiegyenlített a fiatalok és idősek aránya, tehát jóval fiatalosabb a népességük, mint a régiós átlag. Milton Keynes ebben is különbözik a többi új várostól, hiszen az öregedési index értéke 82,2%. Munkaerő-piaci potenciáljukat tekintve a régió új városai nem térnek el jelentősen a régió trendjétől, bár Bracknell 5%-ot ért el 2011-ben, ami egy százalékponttal a régiós átlag alatt van. A diplomások arányát tekintve az új városok elmaradtak a régió átlagához képest (42,4 %): Bracknell 30,3%-kal a legfejlettebb, ezt követi Milton Keynes 28,2%-kal és Crawley 21,5%-kal.

Az Egyesült Királyság új városairól összességében elmondható, hogy vagy a saját régiójuk trendjeihez jól illeszkednek, vagy azoktól fiatalos korszerkezetükkel és alacsony képzettségi szintjükkel térnek el. A legsikeresebb települések egyértelműen az észak-ír (pl. Craigavon és Derry), a walesi (pl. Newtown) és a skót új városok (pl. Livingston, Cumbernauld és East Kilbride). Esetükben a régiós és az országos átlagokhoz képest is magasabb a népességnövekedés üteme, fiatalos a korstruktúra, a munkanélküliségi átlaguk is kedvező. Az észak-ír két új város sikere egyedülálló, az egyébként gazdaságilag igen fejletlen régióhoz képest, bár Belfast közelsége mindenképpen elősegíti fejlődésüket. A walesi Newtown sikere is különleges az Észak-Írországhoz hasonló gazdasági problémákkal küzdő periférikus régióban (*Szegedi, 2007a*), melynek az északi részén található a város. Wales az ország legkevésbé urbanizált vidéke, ezért a néhány kiemelkedő város jobban tudja vonzani a fiatal népességet. A skót új városok, melyek bizonyos szempontból a legsikeresebbek a többi között, a régió belüli „skót szilícium völgy” (Silicon Glen) területén helyezkednek el (*Szegedi, 2007a*), és jó példái a régi ipari struktúra új gazdaság általi sikeres átalakításának.

## A francia új városok

A francia új városok az országban öt NUTS-1-es szintű régióban foglalnak helyet, és környezetükben mindig van egy regionális nagyváros is (4. táblázat). Franciaország népessége 1990 és 2009 között 10,8%-kal nőtt, ez évenként átlagosan 0,57%-os növekedést jelent országos szinten. Az országban található kilenc új város közül három település marad el az országos népességnövekedési dinamikától.

**4. táblázat:** A francia új városok régiói és közeli nagyvárosai <sup>23</sup>

Régió neve	Regionális nagyváros neve	Új városok
Île-de-France	Párizs	Cergy, Marne la Vallée, Evry, Épinay-sous-Sénart, Saint-Quentin en Yvelines
Felső-Normandia	Párizs, Rouen	Val-de-Reuil
Nord-Pas-de-Calais	Lille	Villeneuve-d'Ascq
Rhône-Alpok	Lyon	L'Isle-d'Abeau
Provence-Alpok-Côte D'Azur	Marseille	Berre-l'Etang

A két legrosszabb helyzetben lévő új város népessége folyamatosan csökkent ebben az időszakban, a Párizs melletti Épinay-sous-Sénart népessége 0,4%-kal, illetve a Lille melletti Villeneuve-d'Ascq népessége 0,12%-kal csökkent évi átlagban. Az országos átlagnál lassabb népességnövekedéssel (0,5%) jellemezhető a Marseille közelében található Berre-l'Etang. A francia új városok kétharmadának népessége az országos átlagnál jóval nagyobb népességnövekedést ért el 1990 után.<sup>24</sup>

Az új városok öregedési mutatói igen fiatalos korszerkezetre engednek következtetni. Az öregedési index országos átlaga 90% volt 2009-ben, vagyis Franciaország a viszonylag fiatalos korszerkezettű államok közé tartozik Nyugat-Európában. Az új városok a 2009-es mutatók alapján még az országos átlagnál is jóval fiatalabbak, sőt nem találunk előregedő új várost. Az országos trendet legjobban megközelítő város Berre-l'Etang a Provence-Alpok-Côte D'Azur régióból. Az összes többi új városban 40% alatt van az öregedési index, és ezek a városok mind az északi régiókban helyezkednek el Párizs és Lille környékén. A két legfiatalosabb korszerkezetet mutató új város a Felső-Normandia régióban találha-

<sup>23</sup> Normandia két régiójában található új városok, így Le Vaudreuil és Dunquerque kimaradtak a felsoroltak közül. Továbbá a Lyon városa mellett fejlesztett Venissieux új város is (a szerkesztő megjegyzése).

<sup>24</sup> Az Île-de-France, illetve Felső-Normandia régióban található összes város, az említett Épinay-sous-Sénart kivételével évi 0,66 és 1,92% között „teljesítettek”. A legdinamikusabban növekedő Lyon melletti L'Isle-d'Abeau új város évi átlagos 9,3%-os növekedésével 19 év alatt a népességét meg tudta háromszorozni.



tó Val-de-Reuil (14%), illetve a Lyon melletti L'Isle-d'Abeau (10%). Összességében tehát elmondható, hogy a francia új városok társadalma egyelőre kevésbé néz szembe az idősödés kihívásaival.

A francia új városok gazdasági helyzetét a munkanélküliségi ráta és a diplomások aránya mutatók alapján vizsgáltuk. A munkanélküliségi ráta az országos szinten 2009 óta 9,5% körül stagnál. Az új városok munkanélküliségi rátája az Île-de-France régióban található Saint-Quentin en Yvelines (8,9%) kivételével magasabb az országos átlagnál. Az országos átlagot meghaladó, de 15%-nál nem nagyobb a munkanélküliségi ráta Párizs agglomerációjában található Cergy, Marne la Vallée, Evry, Épinay-sous-Sénart új városokban, illetve a nagyon dinamikusan növekvő népességű L'Isle-d'Abeau-ban is 14,2%-os a munkanélküliségi ráta, mely magas értéket jelent az országon belül.

15%-nál nagyobb a munkanélküliség az Île-de-France régióbeli Evryben (15,4%), a Lille melletti Villeneuve-d'Ascq (15,7%) új városban, illetve a Párizstól távolabb eső Val-de-Reuilban (18,5%). A legmagasabb munkanélküliségi rátát (18,6%) Berre-l'Étang új városa mutatta Dél-Franciaországban. A francia új városok általánosságban sokkal rosszabb munkaerő-piaci helyzetben vannak, mint az országos trend, és a legtöbb közülük igen magas munkanélküliségi rátával jellemezhető.

A diplomások aránya jó mutatója a posztfordista, tudásintenzív gazdasági potenciálnak. Az országban a diplomások aránya 2009-ben 13% volt, mely igen alacsony az angol adatokhoz képest.<sup>25</sup> Az új városok közül többségben vannak az országos átlagnál jóval képzettebbek, mint a kevésbé képzettek.

Az országos átlagnál kevésbé képzett a Marseille melletti Berre-l'Étang társadalma, ahol a diplomások aránya csak 4,8%. A déli országrész tradicionálisan a mezőgazdaságból élt, ezért annyira nem meglepő ez az adat. Alacsony a diplomások aránya Párizs környékén két új városban, Val-de-Reuilban (5,9%) illetve Épinay-sous-Sénartban (9,8%). Érdekes jelenség, hogy a Lyon melletti

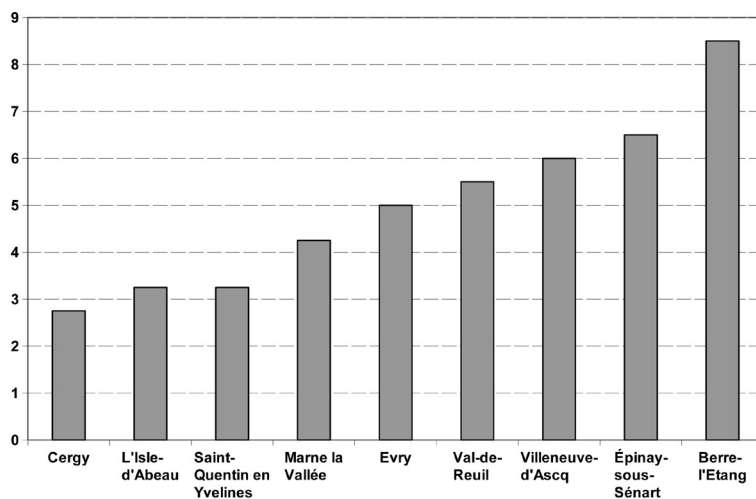
<sup>25</sup> A francia felsőoktatás az érettségi után két fajta diplomát ad ki: két felsőoktatásban eltöltött év után egyet, és utána legalább plusz egy év után egy másodikat. A diplomások aránya a legalább 3 év felsőfokú intézményben töltött idő alapján kerül bemutatásra, s ez megfelel a magyar BA/BSc fokozat megszerzésének. Korcsoportos bontásban így a mutató kiszámításában egyaránt megjelennek a 15-64, illetve a 25-64 év közöttiek is.

L'Isle-d'Abeau új városban, melynek népessége dinamikusan növekszik és igen fiatalos a korszerkezete, viszonylag alacsony a diplomások aránya (12,4%).

Az Île-de-France régió további három új városában, Evryben, Marne la Vallée-ben és Cergyben az országos átlagnál magasabb diplomás arányt találni, de itt sem éri el a 20%-ot a ráta. A fővároshoz való közelség miatt több a Párizsból kiköltözött diplomás. A két legtöbb diplomással rendelkező új város, az ugyancsak Párizs környéki Saint-Quentin en Yvelines (21,8%) illetve a Lille melletti Villeneuve-d'Ascq (21%). A francia új városok esetében is képeztünk egy komplex mutatót, mely a népességnövekedési rátát, az öregedési indexet, a munkanélküliségi rátát és a diplomások arányát tartalmazza<sup>26</sup> (6. ábra).

Az élen járó három új város az Île-de-France régióban északon, illetve a Rhône-Alpok régióban található. Cergy az első helyezett, ahol viszonylag magas a népességnövekedési ráta és a diplomások aránya, és alacsony a munkanélküliségi mutató, valamint az öregedési index értéke. A város egyik mutatóban sem érte el az első helyet, mégis a komplex rangsorban a legelőkelőbb helyezést érte el. A má-

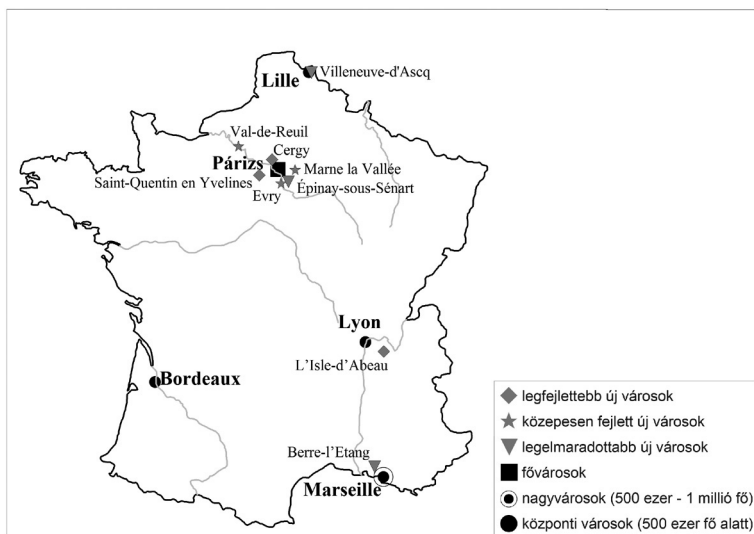
**6. ábra:** A francia új városok komplex fejlettségi rangsora (2009)



Forrás: [www.recensement.insee.fr/home.action](http://www.recensement.insee.fr/home.action) adatok alapján szerk. Baji P.

<sup>26</sup> A komplex mutatóban mind a négy mutató mentén a városok adatait sorrendbe raktuk, azaz ordinális skálára transzformáltuk, és az adott városhoz tartozó négy helyezést átlagoltuk.

**7. ábra:** A francia új városok földrajzi helyzete és komplex fejlettsége (2009)



Forrás: [www.recensement.insee.fr/home.action](http://www.recensement.insee.fr/home.action) adatok alapján szerk. Baji P.

sodik helyen két település áll, az egyik a több városból összetevődő Saint-Quentin en Yvelines, mely a francia új városok között a legjobb gazdasági potenciállal rendelkezik az alacsony munkanélküliségi ráta és magas diplomások aránya miatt. A másik település L'Isle-d'Abeau a lyoni agglomerációból, mely a dinamikusan növekedő népessége és a legfiatalosabb korszerkezete miatt van jó helyzetben.

A komplex mutató által közepes fejlettségűnek mondható három új város Párizs közelében található (7. ábra). Evry és Marne la Vallée közvetlenül a párizsi agglomerációban található, az első a fiatalos korszerkezete miatt erős, a második város a gazdasági mutatóiban és népességnövekedésében foglal el előkelő helyet az új városok között. Val-de-Reuil az Île-de-France régió kívül esik, és a Párizstól való távolságával együtt a gazdasági mutatói is távolodnak a fejlett szinttől, bár korszerkezete szempontjától a második legfiatalosabb.

Az új városok között komplex mutatóban is a legelmaradottabbak közé tartozik a Lille melletti Villeneuve-d'Ascq, mely átlagosan hatodik helyen áll a négy mutató alapján, illetve közvetlenül követi Épinay-sous-Sénart a párizsi agglomerációból. A legcsekélyebb társadalmi és gazdasági potenciállal rendelkező új város az egyes mutatókban is legrosszabb helyeken szereplő Berre-l'Etang, Dél-Franciaország egyetlen új városa.

## *A francia új városok regionális szerepe*

Az alábbi elemzés célja, hogy kiderüljön, a francia új városok helyzetét mennyire befolyásolja az adott régió növekedési trendje. Északról dél felé haladva az első régió Nord-Pas-de-Calais. Ez a terület sínylette meg leginkább a két világháború következményeit, illetve tradicionális feldolgozóipara is válságba került az utóbbi években, és ez okozza a kiemelkedően magas munkanélküliséget, az elvándorlással sújtott stagnáló népesedési viszonyokat (*Probáld–Szabó, 2007*). A diplomások aránya is alacsony a régióban, viszont népessége fiatalos korszerkezetű.

A régió egyetlen új városa Villeneuve-d'Ascq, mely Lille közvetlen agglomerációjában helyezkedik el. A térség stagnáló, nagyon gyengén növekvő népesedési trendjébe jól illeszkedik a város, hiszen enyhe csökkenést mutat az utóbbi két évtizedben (-2,3%). Lille népességnövekedési trendje ebben az időszakban 14,16% volt, vagyis a város népessége dinamikusabban növekedett, míg a mellette lévő új városé csökkent. Villeneuve-d'Ascq jóval fiatalosabb korszerkezetű a 96,2%-os öregedési indexszel jellemezhető régiójánál, illetve a 63,8%-os értéket mutató Lillenél. A régióban magas volt a munkanélküliségi ráta 2009-ben (13,5%), ennél az értéknél alacsonyabb Lille mutatója (11%), és magasabb Villeneuve-d'Ascq munkanélküliségi aránya (15,7%). A diplomások arányának mutatójában is elmaradottabb az új város a régiójánál 3,6 százalékponttal, és Lille nagyvárosnál is 4,7 százalékponttal.

Összességében megállapítható, hogy Villeneuve-d'Ascq helyzete illeszkedik a régiós társadalmi-gazdasági trendekbe, de nagyobb kontrasztot mutat Lille városának gazdasági fejlettségi adataival. Kisvárosként erősen küzd a gazdasági válsággal és az ipari szerkezetátalakítás problémáival, melyeket Lille sokkal könnyebben meg tud oldani.

A második régió Felső-Normandia, ahol Val-de-Reuil az egyetlen új város, mely komoly gazdasági problémákkal küzd. A város kisebb távolságra helyezkedik el a párizsi agglomerációtól, ezért a vizsgált mutatókat egyrészt a régió, másrészt a fővárosi átlagokhoz viszonyítottuk. A város népességnövekedési üteme 1990 és 2009 között 18,5% volt, mely jóval kisebb a régiós átlagnál (5%), illetve Párizs átlagánál is (3,79%). Az öregedési index itt az egyik legkisebb az új városok között, és 14%-os értékével szélsőségesen alacsony szintet képvisel az egyébként előregedő régió 126,4%-os,

illetve a kiegyensúlyozott Párizs 99%-os értékéhez képest. Gazdasági szempontból már nem ennyire kedvező a helyzete. A munkanélküliek aránya a városban 18,5%, mely jóval magasabb a régiós 8,8%-os, illetve a párizsi 8,4%-os átlagnál. A diplomások aránya a városban (5,9%) jóval kisebb, mint a régiós átlag (22,3%) és a főváros átlagának is csak közel egyhetede. Összességében megállapítható, hogy Val-de-Reuil semmilyen módon nem illeszkedik sem régiójának, sem a közeli fővárosnak társadalmi-gazdasági helyzetébe, sőt kifejezetten elmarad fejlettségi szintjüktől, és nagyon súlyos gazdasági nehézségek határozzák meg jövőbeli lehetőségeit.

A harmadik régió maga a főváros régiója, az Île-de-France, az Európai Unió egyik legfejlettebb régiója és Franciaország gazdasági központja (*Probáld–Szabó, 2007*). A régió népessége folyamatosan növekszik, míg az öregedési index értéke alacsony marad az országos átlaghoz képest. A munkanélküliek aránya még a gazdasági válság időszakában is viszonylag alacsony szinten tudott maradni, és a diplomások arányát tekintve magasan meghaladja az országos átlagot.

Az Île-de-France régióban öt új város található. Ezeket elsősorban Párizs tehermentesítésének céljából létesítették. A városokban közös, hogy jóval magasabb a népességnövekedési ütemük, mint a régiós átlag vagy Párizs növekedési üteme (5. táblázat).

**5. táblázat:** Île-de-France régió új városainak összehasonlítása

Területegység neve	Népesség-növekedés % (1990–2009)	Öregedési index % (2009)	Munkanélküli-ségi ráta % (2009)	Diplomások aránya % (2009)
Cergy	18,9	21	10,8	19,3
Saint-Quentin en Yvelines	12,5	30	8,9	21,8
Marne la Vallée	36,4	41	11,6	16,8
Evry	15,1	27	15,4	14,1
Épinay-sous-Sénart	-7,6	37	12,5	9,8
Párizs	3,8	99	8,4	41,7
Île-de-France	10,0	89	8,4	39,7

Forrás: [www.recensement.insee.fr/home.action](http://www.recensement.insee.fr/home.action) adatok alapján szerk. Baji P.

Kivételt képez az erősen csökkenő népességű Épinay-sous-Sénart, ahol az elvándorlás lehet a legfőbb oka a népességszökkenésnek. A Párizs körüli új városoknak alacsony, 40% alatti az öregedési indexe. A fiatalos korszerkezet és dinamikus népességnövekedés mellett magasabb a munkanélküliségi ráta. A diplomások arányában is egységes a trend: minden településen jóval alacsonyabb a magasan képzettek aránya, mint a régiós vagy a fővárosi átlag. Ebből arra is következtethetünk, hogy nemcsak a középosztály, hanem az alacsonyabb iskolai végzettséggel bíró rétegek is költöznek ezekbe a szatellitvárosokba.

Összességében megállapítható, hogy Párizs közelsége miatt nagy az új városok népességnövekedési üteme, de a párizsi gazdaság ereje nem sugárzik ki a körülötte lévő új városokba.

A negyedik régió a Rhône-Alpok régió, melynek legnagyobb települése és egyben az ország második legnagyobb városa, Lyon. A régió az ország második legjelentősebb gazdasági körzete, és az idegenforgalmi vonzereje is nagy az Alpok miatt (*Probáld-Szabó, 2007*). A régió népessége lassan növekszik, az öregedési viszonyai is az országos átlaghoz hasonlóak. Gazdasági szempontból is kiemelkedő szerepét mutatja, hogy a munkanélküliségi ráta hosszú távon itt a legalacsonyabb az országban, emellett a diplomások aránya is eléri az országos átlagot, sőt ebben csak Île-de-France előzi meg.

Ebben az erős és növekvő gazdaságú régióban csak egy új város található, a Lyon közvetlen közelében lévő L'Isle-d'Abeau. A város népességnövekedési trendje rendkívül magas volt 1990 és 2009 között, hiszen népességét ez idő alatt megháromszorozta. Természetesen ez a trend nem illeszkedik bele a régiós 13%-os és lyoni 15,5%-os népességnövekedési rátába. Az öregedési viszonyokban is teljesen eltér a város a régiós helyzettől. Míg a Rhône-Alpok régió enyhén előregedő (120,9%), illetve Lyon sem különösen előregedő (92,5%), addig L'Isle-d'Abeau 10%-os értékével (!) kiemelkedően fiatalos korszerkezetet mutat. Gazdasági szempontból a város sokkal rosszabb helyzetben van, mint a régiója, vagy maga Lyon. A munkanélküliségi ráta értéke 12,5%, mely meghaladja a régiós (8,5%) és a lyoni (8,2%) értéket is. A diplomás munkaerő szempontjából is komoly elmaradása van a közép-francia új városnak, hiszen népességének csak 12,4%-a diplomás, míg a régióban ez az arány 28,4%, illetve Lyonban 28,3%. Összességében elmondható, hogy a kiemelkedő népességnövekedésnek

és a gazdasági elmaradottságnak magyarázata – Párizshoz hasonlóan – Lyonnál is a szuburbán zóna gyors növekedése.

Az ötödik régió a dél-francia Provence-Alpok-Côte D’Azur, melynek legfontosabb városa Marseille. A régió mezőgazdasági profilja és gyenge ipari teljesítménye miatt jelentős munkanélküliséggel küzd az idegenforgalmi vonzerő ellenére is (*Probáld–Szabó, 2007*). A régiót igen dinamikus népességnövekedés és erős előre-  
 gedés jellemzi. Gazdasági szinten az egyik legnehezebb helyzetben van az eddig vizsgált régiók között, a magas munkanélküliség és a diplomások alacsony aránya miatt.

A régió egyetlen új városa Berre-l’Etang, mely a francia új városok között is a legkedvezőtlenebb helyzetben van. A város népessége 1990 és 2009 között 9,3%-kal nőtt, míg a régió népességnövekedési üteme 18% volt. Berre-l’Etang népessége dinamikusabban növekedett az utóbbi évtizedekben, mint Marseille népessége (6,25%). Habár a francia új városok közül itt figyelhető meg a legmagasabb öregedési index érték (78%), mégis jóval fiatalabb a város korszerkezete Marseillenél (95,9%), illetve a régiós átlagnál is (149,9%) (2009). A munkaerő-piaci helyzet szempontjából sem kedvező a város helyzete: Berre-l’Etang munkanélküliségi rátája 18,6%, míg a régiós átlag 10,8%, illetve Marseille értéke 11,4%. A diplomások aránya itt a legalacsonyabb a francia új városok között (4,8%), és ez jóval alulmúlja a régió 26,1%-os értékét, de Marseille 15%-os értékét is. A vizsgált új város legnagyobb problémája, hogy sem a régiója, sem a közeli nagyváros, Marseille nem tud akkora gazdasági potenciált felmutatni, hogy az új város fejlődésére is hatással legyen (*Braudel, 2003*).

A francia új városok fejlettségi vizsgálatában megállapítható, hogy a legsikeresebbek sem jellemezhetők olyan társadalmi és gazdasági trendekkel, mint a brit új városok. Általában a francia új városok fiatalos korösszetételükkel és alacsony diplomás aránnyal térnek el a régiók átlagától. A sikeres új városok Párizs környékén (Cergy, Saint-Quentin en Yvelines) és Lyon mellett (L’Isle-d’Abeau) találhatók: esetükben a fiatalos korszerkezet, magas népességnövekedési ütem és a viszonylag sok diplomás a legmeghatározóbb tényező, de az utóbbi mutató értéke még nem ad okot számottevő gazdasági fellendülés prognosztizálására. Hosszú távon gazdasági értelemben is kiaknázható az a helyi sajátosság, hogy jellemző módon felső- és középosztálybeliek rétegek élnek a Párizs és Lyon környéki új városokban (ahogy ezt

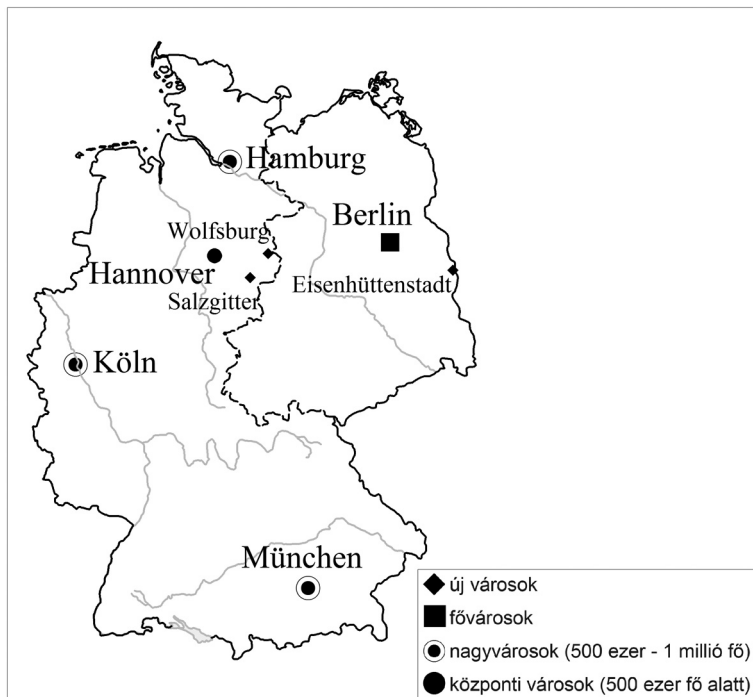
Szirmai Viktória tanulmánya is mutatja). Mindezek együttesen utalnak arra, hogy a jelenlegi társadalmi és gazdasági helyzet ténylegesen jelenti az új városok kedvező területi-társadalmi folyamatait, vagyis a sikeres új város-fejlesztési megoldások „valóságosságát”. Ráadásul egyben az urban sprawl sajátos megnyilvánulásának is szemtanúi lehetünk a francia nagyvárosok körüli új városok újszerű térbeli-társadalmi folyamatai kapcsán (Szirmai, 2011). A főváros körzetében, az Île-de-France régióban és a déli országrész nagyvárosai közelében tehát a szub- és dezurbanizációs folyamatok is kedvezőleg hatottak az új városokra (Szabó, 2007). Említésre méltó a sikeres francia új városok esetében, hogy ott, ahol kedvező a helyi népesség összetétele, az elmúlt évtizedekben kiemelten kezelte a városvezetés a felsőoktatási intézmények alapítását és/vagy fejlesztését (pl. Saint-Quentin en Yvelines-ben 1991-ben hoztak létre új állami egyetemet).

## A német új városok

A német új városok két szövetségi tartományban (NUTS-1-es régióban) található: Brandenburg és Niedersachsen (8. ábra). Társadalmi-gazdasági helyzetük elemzésénél nem csak a régiók fejlődési pályájának különbségét, hanem az 1990 előtti két különálló ország, Kelet- és Nyugat-Németország fejlődésének különbségeit is figyelembe kell venni. A két régió két nagyvárosa fontos szerepet tölt be az új városok életében. Eisenhüttenstadt esetében ez Berlin, Wolfsburg és Salzgitter esetében pedig Hannover.

Németország népessége 1990 óta kismértékben növekszik, évente átlagosan 0,16%-kal. A három új város népessége ezzel ellentétben az utóbbi két évtizedben folyamatosan csökkent. A két nyugati új városban enyhe a csökkenés: Wolfsburg évi átlagos 0,1%, Salzgitter évi átlagos 0,4% népességcsökkenéssel jellemezhető. Eisenhüttenstadt, a keleti új város sokkal nagyobb csökkenést mutatott ebben az időszakban: az éves átlagos csökkenés 1,8% volt. Ennek eredményeként az 1988-ban még több mint 50 ezer fős város mára már csak 30 ezer lakost számlál. A népességcsökkenés oka mindkét országrészben a hagyományos ipari termelés átalakulása 1990 után, annyi különbséggel, hogy a nyugati országrészben fenntarthatóbb ipari struktúrákat alakítottak ki, ezért a leépülés lassabb, mint a poszt-szocialista Eisenhüttenstadt városában (Wardenga, 2006).



**8. ábra:** Németország új városai

Forrás: szerk. Baji P.

Az öregedési index 1990 óta folyamatosan növekszik Németországban, 2011-ben értéke 194,7% volt. Az országban tehát majdnem kétszer annyi 65 év feletti él, mint 14 év alatti, vagyis a német társadalom előregedése előrehaladott, az új városoké szintén. Salzgitterben és Wolfsburgban 2011-ben 227% és 231% volt a mutatók értéke, jelentősen meghaladva az országos átlagot. Eisenhüttenstadtban az idősök aránya több mint 2,6-szerese a fiatalok arányának.

A munkanélküliségi ráta Németországban 5,9%-ot ért el 2011-ben, ami utal arra, hogy a válság ellenére is erős a gazdaság. Ezen belül az új városok közül a legkedvezőbb helyzetben Wolfsburg van (6,4%), ami a Volkswagen cég napjainkban is prosperáló működésének köszönhető. Ezzel ellentétben mind Salzgitterben, mind Eisenhüttenstadtban kissé 10% fölé emelkedett a munkanélküliségi ráta 2011-ben. Ez kiemelkedően magas érték németországi viszonylatban, és jól mutatja a főleg nehéziparra épült új városok gazdasági nehézségeit a posztfordista gazdaság időszakában.

### *A német új városok regionális szerepe*

Niedersachsen (Alsó-Szászország) tartomány Északnyugat-Németország mezőgazdasági és ipari szempontból is fejlett részéhez tartozik, ahol sokoldalú feldolgozóipar bontakozott ki a nagyvárosokban és kikötőkben a második világháború után (*Probáld–Szabó, 2007*). A szövetségi tartomány népessége 1990 és 2005 között folyamatosan növekedett, majd stagnálásba és enyhe csökkenésbe váltott át a trend egészen napjainkig. A 2007-ben meginduló, elsősorban az ipart sújtó gazdasági válság is oka lehet a lassú népességcsökkenésének. Népeségnövekedés rátája mégis messze felülmúlja az országos átlagot az 1990-es értékhez viszonyítva. A régió előregedési viszonyai 1995 óta kissé kedvezőbb képet mutatnak az országos átlagnál, bár a régió öregedési index értéke folyamatosan növekszik. A munkanélküliségi ráta kismértékben az ország átlaga alatt van 2000 óta, de az alakulás tendenciájában megfelel az országos átlagnak. A régióban 2000 és 2005 között számottevően növekedett a munkanélküliség, közel 4 százalékponttal, bár 2005 óta lassú csökkenés tapasztalható. Úgy tűnik, a régióban a gazdasági válság nem annyira mutatkozott meg, mint az egyes ipari új városokban a régióon belül.

Niedersachsen tartomány két új városa Wolfsburg és Salzgitter. Mindkét város népessége csökken 1990 óta, pedig a régió nagyon sokáig dinamikus népességnövekedést mutatott, tehát egyértelműen megállapítható, hogy a nyugat-német új városok a régióon belüli népesedési trendekhez képest jóval hátrányosabb helyzetben vannak. A szövetségi tartomány fővárosa, Hannover is a régióhoz nagyon hasonló népesedési dinamikával jellemezhető, megelőzve a csökkenő népességű két új várost. Hasonló a tendencia az öregedési mutató tekintetében is. Alsó-Szászország öregedési indexe 182,8% volt 2011-ben, és ez az érték egy folyamatos növekedési tendencia eredménye, de még mindig alacsonyabb a mutató értéke, mint a német átlag. Salzgitter (227%) és Wolfsburg (231%) előregedő korstruktúrával rendelkeznek a régiójukhoz képest, sőt Hannover is közel 30 százalékponttal fiatalosabb korstruktúrát mutat a régióban.

A munkanélküliségi rátát vizsgálva Wolfsburg csak 0,8 százalékponttal képvisel magasabb értéket a szövetségi tartomány átlagánál, és ezzel megelőzi Hannover 6,8%-os értékét is. Ennek legfőbb oka a német gazdasági csoda szimbólumaként ismertté vált városi

Volkswagen gyár, mely az egész város gazdaságában meghatározó szereppel bír, és bár a globális gazdasági válság az autóipart is visszavetette, mégis könnyebben ki tudtak lábalni belőle a cég sokrétű tevékenysége miatt. A vasiparáról híres Salzgitter már nincs annyira jó helyzetben a régió belül, hiszen 10,3%-os munkanélküliségi rátájával jóval meghaladja az 5,6%-os régiós értéket. Itt a legfontosabb magyarázó tényező a nehézipari struktúra lassú átalakulása.

A régi NDK tartományok az ország egyesítése után is elmaradtak (*Probáld–Szabó, 2007*). Brandenburg szövetségi tartomány népessége az utóbbi két évtizedben folyamatosan csökkent, kivéve az 1995–2000 közötti időszakot, melyben enyhe növekedés volt, de még így sem érte el az 1990-es népességnagyság értékét. 2012-ben a rendszerváltozás korabeli népesség 94,5%-a van jelen a régióban. A tartomány 1995-ig egy kiegyenlített és a német átlaghoz képest fiatalos korszerkezettű régió volt, majd 2006-ig nagyon erősen elöregedett, annyira, hogy a 65 év felettiek aránya 2,3-szerese a 14 év alattiak arányának. 2006-tól stagnáló, részben enyhén csökkenő az öregedés trendje. Ebben az időszakban nagyon sokan vándoroltak el a régióból az ország nyugati felére a fiatalok közül jobb munkalehetőség reményében. Brandenburg munkanélküliségi rátája 2000 és 2005 között kissé növekedett, majd ezután folyamatosan csökkent 2011-ig, 18,1%-ról 8,8%-ra. Ez az érték nagyon komoly gazdasági fejlődést mutat, melynek sok köze lehet a főváros, Berlin, mint gazdasági centrum közelségéhez.

Eisenhüttenstadt a brandenburgi szövetségi tartomány egyetlen új városa még az elmaradott régió belül is igen rossz helyzetben van. Amíg Brandenburg két évtized alatt a népességének 5,5%-át veszítette el, addig Eisenhüttenstadt 42,4%-át. Bár az öregedési index igen magasnak számít a régióban (235,7%) a komoly strukturális válsággal küzdő új város társadalmának elöregedése még inkább előrehaladott (267%). A munkanélküliségi ráta tekintetében legkisebb a régiós átlagtól való eltérés negatív irányban, ugyanis a 2011-es 8,8%-nál csak 2,3 százalékponttal magasabb Eisenhüttenstadt értéke.

Németország példáján jól látható, hogy a klasszikus nehézipari termelésre létrehozott új városok komoly gondokkal küzdenek. A válságból való kilábalás még várat magára, de a régi ipari struktúra fenntartása már itt sem lehetséges. Igazán sikeres új városnak csak Wolfsburgot tekinthetjük, de gyáripari múltja csak a létfenntartásra, és nem a dinamikus növekedésre ad lehetőséget. A jövőre

nézve nagy lehetőségeket jelenthet az új város számára a 2000-ben átadott ún. „Autóváros”: ez Európa legnagyobb szabadidőközpontja (Szegedi, 2007b). A 25 hektáron, 450 millió euró befektetéssel létrehozott minivárost eddig már több mint 15 millióan látogatták meg, ami ugyan a népességnövekedéshez közvetlenül nem, de a vállalkozások, befektetők számának emelkedéséhez hosszú távon hozzájárulhat.

## A kelet-európai új városok

A Kelet-Európában lezajló rendszerváltozás átmeneti társadalmi-gazdasági és politikai folyamatai váratlanul érték a legtöbbször hagyomány nélküli új városokat. A szocialista típusú társadalmi-gazdasági rendszer összeomlásával egyértelművé vált, hogy kevésbé nyitottak az innovációra és alkalmasak arra, hogy rugalmasan, hatékonyan, sikeresen reagáljanak a globális kihívásokra, a gyorsan kiéleződő nemzetközi versenyre. Már az 1980-as évektől egyre inkább érzékelhetővé vált, hogy a tervezett szocialista iparvárosok fokozódó szociális, társadalmi-gazdasági és környezeti problémákkal néztek szembe.

A Szovjetunió felbomlása, azaz 1991 után sok fiatal új város nem volt képes sokfunkciójú, tényleges várossá fejlődni. Az agglomerációs hálózatok fejlődése lefékeződött, a szatellitvárosokban és az agglomerációs városokban is csökkenni kezdett a népesség. A depopuláció, a falvak népességkibocsátó képességének romlása és megszűnése, az ipari termelés összeomlása, a szakemberek elvándorlása, a mélyszegénységben élő népesség jelentős száma miatt a városok és az agglomerációk válságba jutottak (Nefjodova, 2008). 1991 után adminisztratív eszközökkel jelentős közigazgatási változások és területi átalakulások következtek be a településhierarchiában. Ez az egykori zárt városok megnyitását jelentette. Továbbá azt, hogy a városok tömegesen kérték falusi jogállásúvá való minősítésüket. Főként Oroszország területén 1991-től új jelenséggént értelmezhető az ún. adminisztrációs ruralizáció (Lappo, et al., 2008). Ennek lényege, hogy korábban az ipari kapacitásokhoz telepített új városok számára előnyösebb volt a falusi jogállásúvá való (vissza)minősítés, mert a mezőgazdasági területeknek kedvezőbbek a privatizációs lehetőségeik, alacsonyabbak az adók, az állam a lakossági szolgáltatási díjakat mérsékli, illetve bérpótlék

rendszer biztosít a tanároknak, orvosoknak. Általában ezek a visszaminősítési kérelmek az agglomerációhiányos területekről érkeztek 1991 után, ahol az új városok többségét a XX. század közepén újonnan tervezték és alapították. Lényegében a kisvárosi kategóriába tartozó új városok azért választották ezt a destruktív megoldást, mert a visszaminősítéssel a szabályozórendszer kedvezőbb pénzügyi feltételeket teremtett számukra.

Oroszországban, illetve a szovjet utódállamokban is az egykori új városok közül inkább a kis és közepes méretű, fiatalos korösszetételű, főként ipari vagy energiaipari kapacitásokkal rendelkező városok tudnak jelenleg is népességnövekedést elérni (pl. Energodar Ukrajnában) (Karácsonyi, 2007). Az 1990-es évek első felének mély kríziséén ugyan túljutottak a posztsovjét új városok, azonban a térbeli társadalmi és a gazdasági problémák kezelése, annak hatékonysága több tényezőtől is függ. Fontos szempont, hogy az adott új város jelenleg politikailag mely utódállamhoz tartozik, és közigazgatásilag milyen településként létezik, illetve korábban milyen helyzete volt a szovjet településhierarchiában, s létrejöttét csak az ipari funkcióknak köszönhet-e, vagy sem. Az is lényeges szempont, hogy az ipari és egyéb funkcióival mennyire képes megfelelni a globális kihívásoknak (Andrusz, et al., 1996).

A szocializmus évtizedei során több új város zárt településként létezett, így esélyük sem volt a környékbeli településekkel, vagy egyáltalán, környezetükkel szorosabb kapcsolatot kiépíteni. Sokszor titkos hadiipari központként a nagy népsűrűségű területektől és nagyvárosoktól eleve messze telepítették őket. Közülük számos lakatlan településsé vált a politikai átalakulás és a gazdasági fejlődés változása miatt, és a Szovjetunió összeomlása után néhány hét múlva – a közszolgáltatások megszűnésével – a lakosság kiköltözése/kiköltöztetése is megtörtént. Ezek az egykor bányászok, kohászok, fémipari munkások számára létesített települések ma teljesen elhagyottak: a lakott területektől és/vagy nagyvárosoktól távol található szellemvárosok éppen a nagy távolságok miatt a turizmusban rejlő lehetőségeket sem tudják kiaknázni, s rendkívül ritka, hogy más módon kerülnének hasznosításra.

Kelet-Közép- és Délkelet-Európa új városaiban az 1990-es évek elejétől a piacgazdaságba való átmenet és a globalizációs kihívásoknak való megfelelés új típusú egyenlőtlenségek megjelenésével járt együtt. Az ipari termelés leépülésével, a feleslegessé váló ipari kapacitásokkal, az állami nagyvállalatok összeomlásával az egyol-

dalú gazdasági termelést folytató új városok a rendszerváltozás után kevésbé voltak vonzóak a hazai és a külföldi működőtőkebefektetők számára. A strukturális nehézségek mellett a tartós munkanélküliség, a demográfiai (idősödés, elvándorlás) és a szociális (segélyezés, emberi kapcsolatok leépülése, önpusztító életmód), valamint környezeti (sivár lakókörnyezet, leértékelődő lakások az elmaradt felújítások miatt, zöldberuházások teljes hiánya) kihívások következményeivel, illetve az állami támogatások, fejlesztések hiányával szintén szembesülniük kellett. Az 1990-es évek közepétől egyértelművé vált, hogy azok az új városok tudnak életképesek maradni és sikeresek lenni, amelyek versenyképes ipari kapacitásaira regionálisan és globálisan is szükség van (pl. autóipar, energiaipar), illetve ahol a helyi monopolhelyzetben lévő vállalatok hozzájárulnak az erőteljes tökekoncentrációhoz, valamint azok, amelyek nagyvárosi agglomerációkban többfunkciós (ipari és szolgáltatási) településként léteznek (*Szczepanski, 1993*). A sikeres új városok egyik szép példája a térségben Felső-Szilézia határvidékén, Katowice közelében alapított Tychy. A várost alapvetően az iparvidék lakásproblémáinak és Katowice tehermentesítésének megoldására tervezték, így több település egyesítésével és új városrészek építésével jött létre 1950-re. Az 1990-es évek eleji átmenet gazdasági kihívásait eredményesen oldotta meg, s napjainkban Európa legnagyobb, egyben a világ második legnagyobb Fiat üzeme működik a városban 2008 óta, amely számos helyi kis- és középvállalkozás számára is megélhetést nyújt.

A sikeresen megújuló lengyel új városok „ellenpéldája” Nowa Huta, amely Krakkó mellett található. A keleti típusú új városok egyik legjellegzetesebb képviselője, Tychyvel szemben létrehozásában kizárólagosan az ipari telephelyek játszottak szerepet. A város terveit 1947-ben fogadták el és 1949-ben kezdték el építeni. Nowa Huta vas- és acélműve 1990 után tönkrement, legnagyobb része slum lett, sokáig rossz hírű város volt. Az elvándorlás miatt városrészek váltak üressé az elmúlt években, az ipari termelés leépült: a megújulást számára a terciarizálódás jelentheti (pl. örökségturizmus erősítése) (*Koniorczyk, 2010*).

## Összegzés

Az új városok kialakulásával foglalkozó fejezetben is láthattuk, hogy az új városok építése az Egyesült Királyságban a nagyvárosok kiegészítéseként történt: az új városokban inkább csak laktak a helyi lakosok, míg dolgozni ugyanúgy a régi városokba jártak, mint korábban. Az újonnan épített új városok lakói a legtöbb magas szintű szolgáltatást továbbra is a hagyományos nagyvárosban vették igénybe. Fontos jellegzetessége volt az új városokkal kapcsolatos brit városfejlesztési politikának, hogy mindegyik új várost regionális terv keretében hozták létre: tehát nem egyetlen települést fejlesztettek, hanem egész térségek problémáját igyekeztek komplex módon rendezni. Míg az Egyesült Királyságban a városközponttól 80 kilométerre épültek fel az új városok, addig ez a távolság Párizs központjától mindössze 30 kilométer volt, s már eleve jóval nagyobb méretű, több százszáz létszámú új városokat terveztek és építettek. Franciaországban korán felismerték, hogy a városokba áramló népesség nagyarányú lakásépítési akciókat tesz szükségessé: különböző művészcsoportok készítették el minden új település számára a kulturált és esztétikus környezet terveit.

Az 1980-as és 1990-es évek után a társadalmi konfliktusok is másként alakultak a brit és francia új városokban, amelyekkel kapcsolatban a területfejlesztési sikereket – vagyis a városterjeszkedés spontán folyamatait jól szabályozó eszközöket – érdemes kiemelni. A nyugat-európai új városokban a régi városokban tapasztaltakhoz képest kiegyenlítettebbek a társadalmi viszonyok (Szirmai 1988, 1997).

Németország példáján jól látható, hogy a klasszikus nehézipari termelésre létrehozott új városok komoly gondokkal néztek szembe az átalakuló gazdasági környezetben az 1990-es évek elejétől. Főként a keleti tartományban található új város került nehezebb helyzetbe a nyugati tartományokban lévő új városokkal szemben. A válságból való kilábalás még várat magára, de a régi ipari struktúra fenntartása már nem lehetséges a német új városokban, sem gazdasági, sem társadalmi értelemben.

A Kelet-Európában lezajló rendszerváltozás átmeneti társadalmi-gazdasági és politikai folyamatai váratlanul érték a legtöbb ször hagyomány nélküli új városokat az 1990-es évek legelején. A szocialista típusú társadalmi-gazdasági rendszer összeomlásával egyértelművé vált, hogy kevésbé nyitottak az innovációra és ke-

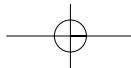
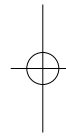
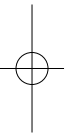
vésbé alkalmasak arra, hogy rugalmasan, hatékonyan, sikeresen reagáljanak a globális kihívásokra, a gyorsan kiéleződő nemzetközi versenyre. Már az 1980-as évektől egyre inkább érzékelhetővé vált, hogy a tervezett szocialista iparvárosok fokozódó szociális, társadalmi-gazdasági és környezeti problémákkal néztek szembe. A kelet-európai új városok átalakulása eltérő fejlődési pályák mentén valósulhat meg, amely irányulhat a modernizációra (hagyományos ipar megújítására), az ipari szerkezetátalakításra, a dezindusztrializációra és ezzel párhuzamosan a terciarizálódásra (pl. idegenforgalom fejlesztése). A sikeres átalakulás forгатókönyve ezek együttes kombinációjával valósítható meg, de ez függ attól is, hogy mennyire tudta és tudja az adott új város integrálni a diverzifikáció megteremtését szolgáló lehetőségeket. Az új városok hosszú távú megújulásában továbbra is meghatározó szempont az innovatív szerkezetváltás, a szolgáltatás-gazdaság és a társadalmi-gazdasági diverzifikáció feltételeinek megteremtése.



### III.

## ÚJ VÁROSOK – RÉGI VÁROSOK

## MAGYARORSZÁGON



## 1.

## Módszertani bevezetés

Halász Levente – Váradi Zsuzsanna

A kutatás fő célja, hogy bemutassa a magyarországi új városok társadalmi-gazdasági átalakulási folyamatait, a fejlődés útjának történeti, társadalmi meghatározottságait, a főbb mechanizmusokat, különösképpen az 1990 és 2010 között eltelt időszakban. Az új városi kutatás két új város empirikus vizsgálatára terjedt ki: Dunaújvárosra és Kazincbarcikára. A kutatási eredmények megalapozása, valamint a különbségek jobb érzékeltetése érdekében az új városi mintatelepüléseket összehasonlítottuk két hasonló jellegzetességű régi várossal: Dunaújvárost Bajával, Kazincbarcikát pedig Gyöngyössel.

Az új városi mintaterületek kiválasztását a kutatás előzményei, a korábbi európai és magyarországi új városokat átfogóan elemző tudományos eredmények magyarázzák.<sup>27</sup> Ezek a korábbi munkák az empirikus elemzés főbb szempontjait is megadják, a történeti összehasonlítás lehetőségét kínálják.

A vizsgált városok és térségeik kiválasztásában szerepet játszott, hogy bár regionálisan eltérő helyzetűek (Dunaújváros a jobb pozíciójú Közép-dunántúli régióban, míg Kazincbarcika a kedvezőtlenebb társadalmi-gazdasági jellegű, földrajzilag perifériális elhelyezkedésű Észak-magyarországi régióban található), mind az 1950-

<sup>27</sup> Az 1978. Dunaújváros, (lásd Szirmai V. – Zelenay A.: A remények városa. (Lakóhely és művelődés Dunaújvárosban), Dunai Vasmű, Dunaújváros, 1983.), illetve Szirmai V.: „Csinált” városok. (Gyorsuló Idő sorozat) Magvető Kiadó, Budapest, 1988. p. 240. 1993–1994 Dunaújváros, Ajka, mint az európai újváros kutatás magyar terei (lásd Haumont, N. – Jalowiecki, B. – Munro, M. – Szirmai, V.: Villes nouvelles et villes traditionnelles. Une comparaison internationale. Edition l'Harmattan, Paris. 1999. p. 342.). 1995. Kazincbarcika, (lásd Szirmai V.: Társadalmi érdekkonfliktusok és a polgári városfejlődés Kazincbarcikán. In: Kazincbarcika – Zsákutca vagy útelágazás. Sikos T. T. (szerk.) MTA Regionális Kutatások Központja, Budapest, 1995. pp. 91–110.

es, mind az 1990-es évek után hasonló fejlődési utat jártak be, az iparosítási törekvések kifejezetten a nagyipari fejlesztést helyezték előtérbe. A jelenlegi gazdasági válság a két települést hasonlóképpen megrendítette, mivel mindkét városban az ipari jelenlét, a két nagyipari vállalat szerepe, az azoktól való függőségi viszony meghatározó a foglalkoztatás, a gazdasági potenciál terén.

Baja és Gyöngyös vizsgálatának oka, hogy jelentős funkcionális szerepkörű tradicionális középvárosok, illetve regionális elhelyezkedésük hasonló a kutatott új városokéhoz. Az 1950-es évek után ezeken a településeken is az iparvárosi funkciókat erősítették, a történelmi hagyományok (mezőgazdaság, kézműipar) figyelembevétele nélkül. Gyöngyös esetében a nehézipar, míg Baján a könnyűipar ágazatait helyezték előtérbe.

A négy település empirikus elemzését kiegészítettük a 11 (vagyis az összes) magyar új város, valamint azonos elemszámú régi város statisztikai vizsgálatával. A 11 régi város kiválasztásakor azokra a városokra koncentráltunk, amelyek történelmi szerepe, városi hagyományai hosszú múltra tekintenek vissza, központi (városi) funkciókkal már a szocialista hatalomátvétel előtt is rendelkeztek, megmaradt történelmi városmagjuk, s történetileg az ipari funkcióktól eltérő városi tevékenységeket folytattak. Fontos kiválasztási szempontot képvisel az 1971 előtt elnyert legitim városi rang. (A bázisidőpont az 1980-as év volt.)

A mintavétel alapját elsősorban földrajzi dimenziók képezték, ezek között fontos tényező az elérhetőség szempontja, vagyis az autópályáktól, megyeszékhelyektől, régióközpontoktól, a fővárostól, a nyugati határszéltől való távolság. Az országos és a regionális szintű, központi, illetve a periférikus elhelyezkedés is lényeges összetevőként jelent meg. A centrumtérsegekhez (így a Budapesti Agglomerációhoz, a nyugati határszélhez, a Budapest–Győr–Bécs tengelyhez, a pólusvárosokhoz) képesti elhelyezkedés is kiemelt dimenzió. A következő tényezőként a szocialista redisztributív rendszerben elfoglalt pozíció fogalmazódott meg, tehát célunk, hogy a központi politikai irányítás által kifejezetten preferált, illetve kevésbé preferált városokat válasszunk mintatelepülésnek. A népességszám, a népességszám-változás nagysága, dinamikája (alapja a KSH hivatalos 1990-es népességszám-adatai, illetve az ezt követő 20 évben történt akár negatív, akár pozitív demográfiai változások és azok meghatározó volumene) szintén lényeges szempontok voltak. Mivel a regionális pozíció nagyban befolyá-

**6. táblázat:** Az új és régi város-párok

Új város	Régi város
Ajka	Pápa
Dunaújváros	Baja
Kazincbarcika	Gyöngyös
Komló	Mohács
Oroszlány	Tata
Ózd	Eger
Paks	Szekszárd
Százhalombatta	Szentendre
Tatabánya	Esztergom
Tiszaújváros	Mezőkövesd
Várpalota	Dombóvár

solja egy adott település fejlődését, így törekedtünk arra, hogy térben egymáshoz közel elhelyezkedő (80-100 km) településeket válasszunk ki, állítsunk párba. Ezek alapján a következő új és régi város-párokat hoztuk létre (6. táblázat).

*Alkalmazott módszerek, konkrét adatbázisok*

A vizsgált városok és térségeik legfontosabb társadalmi-gazdasági, épített és természeti környezetének elemzése kvalitatív és kvantitatív módszerek együttes alkalmazásával történt. Az elméleti megalapozás során egyrészt az új városok történetére, azok kialakítására, valamint jelenlegi helyzetükre vonatkozó magyarországi és nemzetközi szakirodalmak kritikai elemzésére, másod-elemzésére került sor. Áttekintésre kerültek a vizsgált mintaterületek történeti fejlődésével, átalakulásával foglalkozó szakirodalmak és helytörténeti kiadványok, ezek közül kiemelhetők azok, amelyek részletesen foglalkoztak a mintatelepülések társadalmi-gazdasági viszonyaival. A korábbi kapcsolódó kutatási eredmények is elemzésre kerültek.

A mintaterületek jövőképek felvázolásához fontos támpontot nyújtott a vizsgált városok fejlesztési koncepcióinak, stratégiáinak és terveinek kritikai áttekintése, a helyi és térségi sajtóorgánumok elemzése.

A társadalomstatistikai helyzetelemzés célja a városok társadalmi folyamatainak leírása.<sup>28</sup> Többdimenziós elemzés alapján, településsoros adatbázisok felhasználására került sor a városok és az országos minta összehasonlításában. Az elemzések az 1990 és 2010 közötti időszakot ölelik át, viszont ahol rendelkezésre álltak, a 2011., 2012. évi adatok is megjelentek, különös tekintettel a Népszámlálás 1990., 2001., valamint 2011. évi, jelenleg rendelkezésre álló eredményeinek összehasonlítására. A legfontosabb adatbázisok: a Központi Statisztikai Hivatal Tájékoztatási Adatbázisa, Népszámlálás adatai, a TEIR különböző funkciói és adatbázisai, a Nemzeti Adó- és Vámhivatal, a Rendőrség, a Belügyminisztérium vonatkozó adatai, történeti adattárak, valamint önkormányzati adatok.

A statisztikai elemzések eredményeit tematikus térképek illusztrálják – történeti változások szerinti bontásokban is –, amelyekkel megismerhetővé váltak a városok és környékük területi, társadalmi, valamint gazdasági jellemzői, azok változásának dinamikája, trendjei, kiderültek a települések közötti fejlettségi különbségek, a városokban és térségeikben megjelenő problémák.

A városok bemutatásához szociofotókat készítettünk, esetükben nem ragaszkodtunk a szigorú értelemben vett szociofotókhöz, amelyek a társadalmi peremállapotot, szociális elesettséget ábrázolják,<sup>29</sup> ezzel szemben cél volt a városok ökológiai struktúrájának bemutatása, a városok és térségeik szövetének, valamint fizikai állapotának dokumentálása, a mintaterületek közötti hasonlóságok és különbségek feltárása.

Az elméleti megalapozásra, a statisztikai adatelemzésekre épülve készültek el az empirikus kutatást megalapozó módszertani alapok, a legfontosabb problémakörök, ezt követően a vizsgált mintaterületeken végzett strukturált mélyinterjúk. Az összesen

<sup>28</sup> Habár 2013. január 1-jétől a járások bevezetésre kerültek, mint “régi-új” területi kategóriák, elemzésre a statisztikai kistérségek kerültek (ez több szempontból sem problematikus, ugyanis a vizsgált kistérségekhez/járásokhoz tartozó települések nagyjából ugyanazt a területet fedik le, sőt egyes esetekben (pl. Gyöngyös térsége) nem történt közigazgatási határmódosítás.

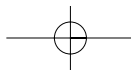
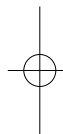
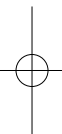
<sup>29</sup> Albertini Béla: Budapesti szociofotók – világháborútól világháborúig. [www.bfl.archivportal.hu/id-493-albertini\\_bela\\_budapesti\\_szociofotok.html](http://www.bfl.archivportal.hu/id-493-albertini_bela_budapesti_szociofotok.html)

150 mélyinterjú a következőképpen oszlott meg: 50-50 készült a vizsgált új városokban és környékükön, 25-25 a kontrolltelepüléseken és azok környékén.<sup>30</sup>

A mélyinterjú vizsgálat keretében az összes releváns, helyileg szereplő társadalmi csoport képviselői megszólaltak. Így az önkormányzati szereplők (a települések polgármesterei, főépítészei, területfejlesztési, vagy városfejlesztési osztály vezetői, szociális ügyekért felelős szakemberek); a gazdasági szereplők (multinacionális cégek képviselői, helyi kis- és középvállalkozók), politikai szereplők, a várostérségekben jelentős szereppel bíró civil társadalmi, valamint egyházi szervezetek képviselői; valamint a különböző mérvadó elit csoportok (közoktatási intézmények vezetői, térségi újságírók, területi lap főszerkesztői, a településeken magasan kvalifikált egyéb értelmiségi, szociális és egészségügyi intézményvezetők is).

---

<sup>30</sup> Az interjúk készítésében az esettanulmányok szerzői, valamint Baráth Gabriella, Raffay Zoltán és Lieszkovszky József is részt vettek, munkájukat ezúton köszönjük.





## 2.

# Az acélgyártás fellegvára (?): Dunaújváros és térsége

---

Baranyai Nóra

## Földrajzi elhelyezkedés

Dunaújváros a Közép-dunántúli régió négy, Fejér megye két megyei jogú városának egyike. A régión belüli négy megyei jogú város közül Székesfehérvár és Veszprém nagy múltú, tradicionális városok, míg Dunaújváros és Tatabánya története néhány évtizedes múltra tekint vissza, hiszen egykori kistelepülésekből váltak a nehézipar hazai „fellegváraivá.” Dunaújváros jelenleg csaknem 50 ezer fős népességű középváros, a Dunaújvárosi járás és a Dunaújvárosi kistérség központja (9. ábra), amely Fejér megye délkeleti részén, Budapesttől 67 km-re délre helyezkedik el.

A település egyik legfontosabb potenciálja a múltban és napjainkban is kedvező közlekedésföldrajzi elhelyezkedése. Az ország középső térségében, a Duna mellett elhelyezkedő város kiváló közlekedési adottságokkal rendelkezik (dunai folyami kikötő, vasút, 6-os és 62-es főút), amit a közelmúlt nagyszabású fejlesztései – M6 autópálya, Duna-híd – tovább javítottak. A tervezett M8 autópálya Duna feletti átvezetésével lehetőség nyílik egy olyan új – a fővárost elkerülő – autópálya-kapcsolat kiépítésére, amely tovább javítja a város elérhetőségét, közlekedésföldrajzi helyzetét.

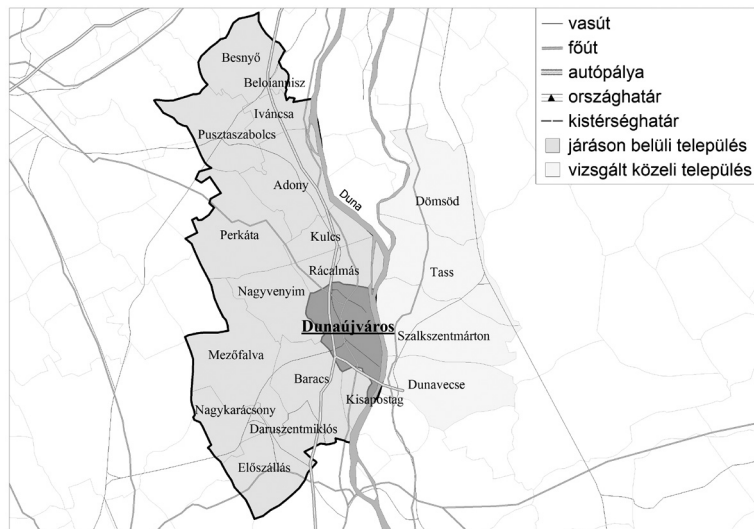
Dunaújváros és szorosabb értelemben vett térsége, a Mezőföld lösszel borított, táblás szerkezetű, igen jó termőképességű síksági területén helyezkedik el. A térség életében kiemelkedő jelentőséggel bír a Duna, amely természeti értékeivel, adottságaival kedvező szabadidős és sportlehetőségeket kínál (*Dunaújváros Integrált Városfejlesztési Stratégia 2008*).

## Dunaújváros rövid története

Dunaújváros „Óvárosa”, az egykori Pentele község a bronzkor óta lakott település, a Római Birodalom fennhatóságának idején Intercisa néven a Pannóniát védő keleti erődrendszer (limes) egyik eleme volt. A honfoglaló magyarok a X. században telepedtek le a térségben. Pentele – amely nevét egy görög szentről, Szent Pantaleonról kapta – a tatárjárás során elpusztult, 1541-ben török uralom alá került, majd az 1688-as felszabadulás után a magyar lakosság helyett – a térség egészéhez hasonlóan – rácok költöztek a községbe. A Rákóczi-szabadságharc leverését követően ismét magyarokkal népesítették be a csaknem elnéptelenedett települést. A döntően mezőgazdasági tevékenységgel jellemezhető, 1833-ban mezővárosi rangot nyert Pentelén az 1823–1836. évi reformországgyűlés új törvényeinek úrbériségre vonatkozó részeire hivatkozva Szórád Márton csizmadiamester vezetésével 1836-ban jobbágyfelkelés tört ki. A kiegyezést követően, 1870-ben a közigazgatás átszervezése során a települést visszaminősítették nagyközséggé, agrárjellegét a XX. század közepéig megőrizte.

A mai Dunaújváros építésére a Minisztertanács 1949. december 28-án elfogadott határozatának értelmében, az első ötéves terv legjelentősebb beruházásaként került sor. A kohászati kombinát

**9. ábra:** Dunaújváros és térsége



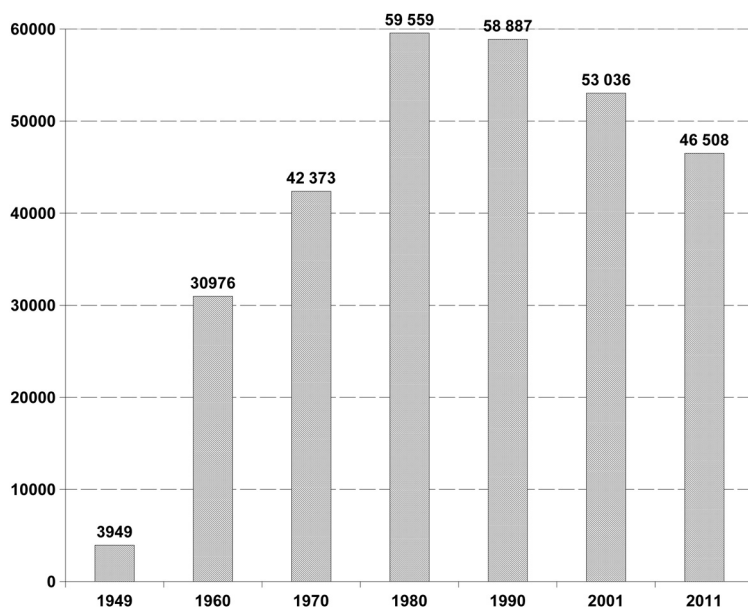
Forrás: szerk. Baji P..

helyét a 4000 fős Pentele község határában jelölték ki. A választást a település jó közlekedésföldrajzi helyzete, valamint elhelyezkedése indokolta, az új ipari bázist ugyanis nem akarták sem a jugoszláv határhoz, sem pedig a fővároshoz közel telepíteni (*Szirmai, 1988*). Dunapentele várossá nyilvánítására, illetve az új rangot kapott település Sztálinvárossá való átnevezésére egyaránt 1951-ben került sor. Az eredetileg 25 ezer, majd 40 ezer lakosra tervezett város és ipari komplexum az ötvenes évek iparosításának, valamint a hazai szocialista-realista építészetnek egyik szimbólumává vált (*Szirmai, 1988*). A kádári konszolidáció időszakában, 1956-ban a Sztálin Vasművet Dunai Vasművé, majd 1961-ben Sztálinvárost Dunaújvárossá nevezték át.

A városfejlődés gazdasági alapját adó nehézipari komplexum, akkori nevén Sztálin Vasmű, az első öt éves terv keretén belül épült fel, s az ország egyik legfontosabb vaskohászati központjává vált. Az ipartelepítés és az új nehézipari fejlesztések jelentős számú új munkahelyet teremtettek. A megnövekedett munkaerőigény következtében az ország minden területéről (esetenként irányítva) települtek Dunaújvárosba a munkavállalók („Két okból kerültek ide emberek: büntetésből és jutalomból”<sup>31</sup>), s ez a város lakosságának gyors ütemű növekedéséhez vezetett (10. ábra). Az 1949-es állapothoz képest a település lakosságának száma 1960-ra több mint hétszeresére emelkedett.

A munkahelyek nagyszámú létesítésével párhuzamosan dinamikus lakásépítési hullám is megindult: 1970 (11 627 db) és 1990 (21 942 db) között csaknem megduplázódott a lakásállomány. A vállalat által épített lakások magas komfortfokozatúak voltak, s a létesített egyéb intézmények a dolgozók számára magas színvonalú intézményi ellátást (bölcsőde, óvoda, iskola, orvosi rendelő) biztosítottak. A munka- és lakhatási lehetőségek együttes hatásaként a népesség tovább nőtt, s 1980-ban már csaknem elérte a 60 ezer főt. Az ipar koncentrált megjelenése a térség településeire is hatással volt, hiszen a nehézipar egyre több munkaerőt szívozt el a környező falvakból. A környező települések foglalkoztatási lehetőségeit Dunaújváros napjainkban is meghatározza. A városkörnyéki települések (Baracs, Kisapostag, Nagyvenyim és főleg Rácalmás) fejlődése töretlen, urbanizációjuk, kertvárosi telepü-

<sup>31</sup> Interjú, civil szervezet képviselőjével.

**10. ábra:** Dunaújváros népességének alakulása (1949–2011, fő)

*Forrás: Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját szerk.*

*Megjegyzés: az ábra az 1949–1960 közötti időszakban a „jelenlévő összes népesség”, ezt követően pedig az állandó népesség adatait tartalmazza.*

léssé való alakulásuk folytatódik. A déli települések leszakadása (Daruszentmiklós, Előszállás és főleg Nagykarcsony) szintén töretlen volt az elmúlt években. Mezőfalva pedig méretét és kedvezőbb adottságait kihasználva igyekszik felzárkózni, sőt, kisebb alcentrummá fejlődni (Károlyi, 2011).

## Dunaújváros térségi szerepkörei

Dunaújváros térszervező funkciói csak a rendszerváltást követően tudtak valóban megerősödni, mivel az újonnan létrehozott településen a kezdeti időszakban kifejezetten hiányos volt az intézményrendszer és a környező településekkel sem voltak meg a hagyományos kapcsolatok. A központi funkciók fokozatos, spontán bővülése mellett erőteljesen hatott a térségi kapcsolatokra a kistérségi rendszer kialakítása, amelynek a térség legnagyobb településeként Dunaújváros lett a központja.

**7. táblázat:** Dunaújváros térségi szerepkörei

	<b>Kistérségi központi szerepkör</b>	<b>Térségi hatókörű funkciók</b>	<b>Regionális központi szerepkör</b>
<b>Gazdasági szerepkör</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• munkaerő-piaci központ</li> <li>• vállalkozói inkubáció kistérségi központja</li> <li>• Dunaújvárosi kistérségi Turisztikai Közhasznú Nonprofit Kht.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• klaszterközpont</li> <li>• Környezettechnológiai Innovációs klaszter</li> <li>• logisztikai központ</li> <li>• folyamatban lévő beruházások: ipari parkok, közforgalmi kikötő</li> <li>• acélipari klaszter</li> </ul>
<b>Igazgatási szerepkör</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• többcélú kistérségi társulás munkaszervezete</li> <li>• kistérségi hatósági feladatok: építéshatóság, család- és ifjúságvédelem, oktatásügy, egészségügy</li> <li>• térségi intézmények: tűzoltóság, orvosi ügyelet, okmányiroda, lakossági hulladékgazdálkodás</li> <li>• szociális intézmények: Egyesített Szociális Intézmény</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• térségi hatókörű államigazgatási szervezetek: pl. Dunaújvárosi Városi Bíróság, Dunaújvárosi Körzeti Földhivatal</li> </ul>	
<b>Kereskedelmi sz.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kis- és nagykereskedelem</li> <li>• pénzügyi szolgáltatások (bankok, biztosítók)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• kereskedelmi bankok és biztosítók regionális szervezetei</li> </ul>
<b>Oktatási sz.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• általános és középiskolai oktatás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• középiskolai oktatás</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• felsőfokú oktatás, Dunaújvárosi Főiskola</li> <li>• Térségi Integrált Szakképző Központok</li> </ul>
<b>Rekreációs sz.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• városi kulturális intézmények</li> <li>• városi könyvtár</li> <li>• városi uszoda, pl. Aquantis wellness és gyógyászati központ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• közművelődési intézmények: pl. Bartók Kamaraszínház</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kulturális rendezvények: pl. Dunaújvárosi Élőzenei Fesztivál</li> </ul>

Forrás: Schuchmann, J., 2010. p. 193.

A Dunaújvárosi kistérséget jelenleg – az Adonyi kistérség nyolc, valamint az Ercsi (ma Martonvásári) kistérség hét településének 2004-es kiválását követően – a központon kívül nyolc település, Baracs, Daruszentmiklós,<sup>32</sup> Előszállás, Kisapostag, Mezőfalva, Nagykarácsony, Nagyvenyim és Rácalmás alkotja<sup>33</sup>. A térségben Dunaújváros vezető szerepe megkérdőjelezhetetlen, hiszen a centrumtelepülés a fő foglalkoztatási, szolgáltató- és intézményi központ (7. táblázat). A város vonzereje elsősorban kistérségi, illetve megyei szinten (Fejér megye keleti és déli részén) érvényesül, ugyanakkor rendelkezik olyan funkciókkal is (oktatás, közlekedés, foglalkoztatás), amelyek regionális tényezővé emelték (*Schuchmann, 2010*). Jelentős változást, s Dunaújváros interregionális szerepkörének megjelenését eredményezte a Pentele híd 2007-es megépítése, amely a szomszédos Dél-alföldi régió, ezen belül is Bács-Kiskun megye Duna menti településeivel – különösen Apostaggal, Dunavecsevel, Szalkszentmártonnal – való kapcsolatok intenzitásának növekedését és jellegének megváltozását vetíti elő: „a híd megépülte szorosabban idekapcsolta a híd túloldalát, elsősorban Apostag és Dunavecse, Szalkszentmárton és talán még Solt településeket. Most közvetlen elérésük van. Sokan járnak át, és javul a tömegközlekedése is ezeknek a településeknek Dunaújváros irányába.”<sup>34</sup>

## A város- és térségfejlődés jellegzetességei

### *A város gazdaságának fejlődése és jellegzetességei*

Dunaújváros és térségének fejlődésében az ipar, ezen belül is a vaskohászat játszotta a legfontosabb szerepet, amelynek története egészen az 1950-es évek elejéig vezethető vissza. A nehézipar dominanciája azonban nem jelentett teljesen egyoldalú ipartelepítést, az 1960-as, 1970-es években a városban – elsősorban a nagyszámú női munkaerő felszívására – számos könnyűipari üzem

<sup>32</sup> Daruszentmiklós 2002 óta önálló község, korábban Előszállás része volt.

<sup>33</sup> A közigazgatási reform keretében 2013. január 1-jén felálló járási rendszerben a jelenlegi kistérségi települések mellett a korábban kivált Adony, Kulcs és Perkáta is egy területi államigazgatási egységbe, a Dunaújvárosi járásba szerveződik.

<sup>34</sup> Interjú, önkormányzati tisztviselővel.

(FÉKON, Fésű és Fonoda, Október Ruhagyár dunaújvárosi egysége) létesült, s a városi gazdaság szerkezet jelentős ágazatát alkotta a papíripar is. Dunaújváros az 1950-es, 1960-as évtizedben a területfejlesztési politikában az átlagot messze meghaladó kitüntetett szerepet kapott (lakásépítések, közösségi szolgáltatások, infrastrukturális fejlesztések), s még az 1980-as években is kirakatvárosként funkcionált, amellyel számos más település – így például a „szomszédvár” Székesfehérvár, de gyakorlatilag az ország minden más városa – neheztelését, olykor rosszindulatát is kivívta. A globális acélválság hatására a város fejlődése azonban már a rendszerváltást megelőzően is jelentős mértékben lelassult, s a recesszió az 1990-es évek elején tovább mélyült. A dunaújvárosi nagyvállalatok a hatalmas adósságállomány, a keleti piacok elvesztése, a veszteséges termelés és a korszerűtlen termék- és árszerkezet miatt válságos helyzetbe kerültek (Szirmai, 1997). A város hazai térstruktúrában betöltött szerepe a rendszerváltást követően megváltozott, ekkor teljesen elveszítette kivételezett helyzetét, központi szerepét, ugyanakkor a korábban kialakult, monokultúrás ipari-nehézipari gazdasági szerkezet fennmaradt, s a gazdasági rendszerváltás – annak minden járulékos tünetével, problémájával – az átmenetet követő több mint egy évtizedben csak kismértékben jelentkezett.

### *A rendszerváltás gazdasági hatásai*

A Dunai Vasmű az Antall-kormány privatizációs politikájának eredményeként a tartós állami tulajdonban maradó vagyon körébe tartozott, így továbbra is állami, illetve ekkor már részben önkormányzati tulajdonban<sup>35</sup> maradt, a változások csak a vállalat belső szervezetrendszerét, a belső struktúráját érintették. A nyolcvanas évek válságmegelőző stratégiáját<sup>36</sup> követően a Dunaferri Dunai Vasmű Részvénytársaság megalakulása egy német acélipari vállalat példája alapján valósult meg 1992-ben, ami új vállalatirányítási rendszer kialakítását, illetve a különböző tevékenységű egységek gazdasági társasággá történő átszervezését jelentette. A gazdasági

<sup>35</sup> A Dunai Vasmű Részvénytársaságban Dunaújváros önkormányzata kezdetben a részvények 15, majd a privatizációkor 5,59 százalékával rendelkezett.

<sup>36</sup> A nyolcvanas években a Dunai Vasmű tudatos vállalati stratégia keretében megkezdte a KGST-exporttól való távolodást (Havellant, 2007).

és politikai folyamatok hatására az átalakítás szükségességét már a rendszerváltás előtt, 1988-ban felismerte a vállalat vezetése, s a reform a Vasműn belül, helyi szakértői csapat részvételével zajlott. A spontán privatizáció, azaz az egységek teljes önállósodásának kiküszöbölése érdekében a cégvezetés a vagyon központosítást határozta el, azaz a gazdasági társaságok nem rendelkeztek az adott vagyonrész felett, hanem csak bérelték azt működésük során. A piaci viszonyokhoz való alkalmazkodást, s a nagyvállalat egyben tartását, létének biztosítását a nagyvállalat az irányítás decentralizálásával, ugyanakkor a pénzügyek centralizálásával biztosította.<sup>37</sup> A legnagyobb foglalkoztató, a Vasmű tehát megmaradt, s mivel a munkavállalók szintjén semmilyen változás nem volt érezhető, a korábbi, az államszocialista időszakban megszokott élet gyakorlatilag töretlenül folytatódhatott. Ugyanakkor a város további vállalatai, üzemei az országos tendenciával megegyezően a privatizáció, illetve a szovjet piac összeomlásával a jelentős létszámcsökkenés vagy a megszűnés (bizonyos esetekben e jelenségek folyamatként is értelmezhetők) sorsára jutottak, ami a munkanélküliség megjelenését eredményezte, s különösen a könnyűiparban foglalkoztatott nőket érintette. A jelentős mértékű munkanélküliség kialakulását, illetve tartós fennmaradását a viszonylag közeli nagyvárosok – Budapest, Székesfehérvár –, illetve a Duna menti nehézipari központok, Paks és Százhalombatta fokozott munkaerőigénye akadályozta meg.<sup>38</sup> A lokális gazdaság további jellegzetességét a válaszadók szerint Dunaújváros „csinált város” jellege adja meg, nevezetesen az, hogy a városban hiányzott a vállalkozói szemlélet, nem alakult ki a vállalkozói kultúra, s a teljes foglalkoztatottság – mások szerint kapun belüli munkanélküliség – miatt a vállalkozáshoz szükséges készségek, ismeretek elsajátítására sem voltak rákényszerülve a helyi társadalom tagjai. A rendszerváltást követően megjelentek ugyan a kiskereskedelmi, szolgáltató egységek, azonban ezek később, a „megkésett” dunaújvárosi gazdasági átmenet során javarészt tönkrementek, mivel a letelepedő multinacionális cégekkel – egyébként a más városokban már korábban végbement folyamatokhoz hasonlóan – nem tudták felvenni a versenyt („A másik ilyen változás a multi kereskedelmi láncok megjelenése, amely a város

<sup>37</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel.

<sup>38</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel.



kereskedői hálózatát rendezte át teljes mértékben. Azok a kereskedelmi szereplők, akik eddig jelen voltak a piacon, átrendeződtek, vagy teljesen beomlottak, vagy megszűntek.”<sup>39)</sup>

### *A dunaújvárosi „megkésített”<sup>40)</sup> rendszerváltás*

Bár a rendszerváltást követő több mint egy évtized Dunaújváros gazdasági élete szempontjából gyakorlatilag semmilyen változást nem hozott, a 2000-es évek elején a Dunai Vasmű privatizálásával egy csapásra megváltozott a helyzet. Az állami tulajdon eladásáról 2002-ben határozó Medgyessy-kormány ugyan beépített a szerződésbe olyan biztosítékokat – pl. öt éves időtávban a foglalkoztatási szint megőrzése, a beruházások és a regionális fejlesztési hozzájárulások összértékének meghatározása –, amelyek a privatizációval együtt járó nehézségeket és válságjelenségeket mérsékelni igyekeztek, a helyi társadalmat mégis váratlanul, sokként érte a vállalat eladásának híre 2003-ban. A vállalatcsoportot a Donbass-Duferco befektetői konzorcium<sup>41)</sup> vásárolta meg, jelenleg az ukrán tulajdonú ISD Donbass Csoport<sup>42)</sup> kötelékében van.

A település vezetése – szemben egyéb városok igyekezetével – a Vasmű, s az általa biztosított (javarészt az iparűzési adóból megteremtett) anyagi biztonság tudatában egyáltalán nem törekedett befektetők vonzására, munkahelyteremtő beruházások támogatására, multinacionális cégek letelepedésének ösztönzésére. Az orszá-

<sup>39)</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel.

<sup>40)</sup> A „megkésített” rendszerváltás – vagy „csúsztatott” rendszerváltás (*Havellant, 2007. p. 7.*) – az állami válságkezelő program (a Dunaferr állami tulajdonban tartása) eredménye. A késleltetett privatizációból fakadóan Dunaújvárosban olyan ideiglenes, országos viszonylatban jelentős társadalmi előnyök jelentkeztek, mint a nagyméretű munkanélküliség és egyéb szociális problémák elmáradása. A válság elkerülése a gazdaság diverzifikációján, a tőkebefektetések iránti keresleten és további nagyfoglalkoztatók betelepítésén keresztül békés átmenetet eredményezhetett volna, azonban Dunaújváros egészen a Vasmű-privatizációig kivárt, s nem keresett új lehetőségeket. A más (új) városokban az 1990-es évek elején jelentkező társadalmi problémákkal Dunaújváros vezetésének és a térség lakosságának megkésve, csak a privatizáció után, s leginkább napjainkban kell szembesülnie.

<sup>41)</sup> A konzorcium tagja az ukrán Donbass Ipari Szövetség, az ukrán Alcevszkij Vaskohászati Kombinát, a svájci Duferco International Trading Holding Ltd. és a német Kundax AG.

<sup>42)</sup> A Donyeckben 1995-ben alapított társaságot termelési kapacitása – évi tíz millió tonna acél – alapján a világ 40 legnagyobb acélgyártó vállalata közé sorolták.

gos trendhez képest csaknem egy évtizeddel lemaradva mutatkozott először igény külföldi működőtőke-befektetések iránt, amelynek érdekében a város a korlátozottan rendelkezésre álló területeiből két potenciális ipari parkot is kijelölt, egyet északon (1997) és egyet délen (1999). A várt hatás – nyilván a megkésettség okán is – azonban mérsékelt volt, az első jelentős külföldi befektető (a japán Aikawa autóipari beszállító cég) érdeklődésére csak 1999-ben került sor. A Vasmű ellensúlyozására alkalmas, a város életében hasonló gazdasági jelentőséggel bíró Hankook 2005-ben telepedett le, s 2007-től termel a dunaújvárosi térségben, jelesen a megyei jogú város északi szomszédtelepülésén, Rácalmáson. A dél-koreai, gumibroncs-gyártásra szakosodott nagyvállalat a telephely kedvező fekvése, elérhetősége, fővárostól való távolsága, a helyi szakképzett munkaerő, s a jelentős ipari hagyományok miatt választotta ezt a területet. A Hankook munkaerőigénye jelenleg több mint 2000 fő, s a fejlesztés harmadik ütemével<sup>43</sup> várhatóan még tovább emelkedik, azonban a beszámolók szerint a vállalat csak a fiatal és képzett (érettségivel rendelkező) munkaerő iránt mutat érdeklődést. A cég így felszívta a térség megfelelő adottságokkal rendelkező kínálatát, azonban a szakképzetlen rétegek problémáit nem képes orvosolni, s igényét egyre inkább a térségen kívüli, sokszor távoli területekről érkező munkaerővel biztosítja: „A Hankook abban a hitben települt ide, hogy itt van egy szocialista múlttal rendelkező város, és rengeteg itt a munkaerő. Ehhez képest a foglalkoztatottak töredéke az, aki Dunaújvárosból és környékéről való. Szabolcsból, meg Borsodból, meg nem tudom, még honnan jöttek ide az emberek dolgozni. Felépült az ötszáz fős Hankook Ház, ez egy apartmanház. Azért az mutat valamit, hogy ötszáz fő az valahonnan jön.”<sup>44</sup> A térségben új munkakultúrát és munkamorált meghonosító, ugyanakkor a vélt vagy valós környezetterhelés miatt konfliktusokat generáló cég dolgozói számára a megfelelő munkakörülmények és bérek biztosítása mellett tehát háromcsillagos lakóparkot is építtetett, ami szintén azt mutatja, hogy nem kifejezetten a helyi, illetve térségi munkaerőre alapozza a jövőt. A Hankook jelentőségét elismeri, s annak további növekedését vetíti előre a Magyarország Kormányával 2012.

<sup>43</sup> A Hankook 2013 májusában jelentette be a beruházás harmadik ütemét, amellyel a tervek szerint 950 új munkahely jön létre.

<sup>44</sup> Interjú, önkormányzati tisztviselővel.

november 27-én megkötött stratégiai megállapodás (ez a szerződés a hatodik a kormány és a multinacionális nagyvállalatok között létrejött megállapodások sorában), amely kinyilvánítja a felek együttműködési szándékát, s meghatározza azok területeit, mint például gyártevékenység bővítése, K+F+I tevékenységek végzése, képzési együttműködések létesítése, szakképzés fejlesztése, magyar beszállítókkal való kapcsolatteremtés, jogszabályok véleményezése, közéleti tevékenység, országhép-erősítés (*Stratégiai partnerségi...*, 2012). Az együttműködési területek megnevezése ellenére a stratégiai megállapodás valódi tartalma, értelme, a két fél kötelezettségvállalásai azonban – a többi nagyvállalattal kötött szerződésekhez hasonlóan – rejtve maradnak<sup>45</sup>.

A dunaújvárosi átmenet során összesen 55 külföldi érdekeltségű vállalkozás – melyek között nyilvánvalóan van termelőüzem, illetve kereskedelmi egység is – telepedett le a városban, ami ugyan regionális összehasonlításban alacsony, ám tőkeerejüket tekintve ezek a legjelentősebbek: az egy vállalkozásra jutó saját tőke értéke 2,5 milliárd forint (*Megyei jogú városok, 2011*).

A város gazdaságának korábbi könnyűipari szeletét a Hamburger Hungária élesztette újjá, és a papírgyártás is ismét színesíti a város palettáját. A könnyűipar egy másik területe, a ruhaipar, a Body Fashion Magyarország Kft., ismertebb nevén Triumph (2002) letelepedése folytán szintén visszatért Dunaújvárosba, ami egyrészt a női munkaerő foglalkoztatási lehetőségének, másrészt a városgazdaság minőségi fejlődésének reményével kecsegtetett (8. táblázat).

A multinacionális, elsősorban kereskedelmi cégek megjelenésére az országos folyamatokhoz képest késve került sor Dunaújvárosban. A tapasztalatok azt mutatták, hogy a helyi társadalom nem igényelte ilyen típusú gazdasági szervezetek jelenlétét, hiszen a nagyobb bevásárlásokat a kedvező közlekedésföldrajzi elhelyezkedésnek köszönhetően könnyedén elintézhették Budaörsön, Székesfehérváron, ahol ezek a kereskedelmi láncok már korábban létrehozták egységeiket. Az új évezred elején (2002) azonban mégis mutatkozott igény a multinacionális cégek kínálatára, s ezt követően sorra telepedett le a városban a Spar, a Tesco, s később

<sup>45</sup> A májusban bejelentett üzembővítés értékelhető e stratégiai megállapodás eredményeként, jóllehet, a beruházás harmadik üteméről már jóval a stratégiai megállapodás előtt léteztek elképzelések.

**8. táblázat:** Főbb foglalkoztatók Dunaújvárosban (2011)

Legjelentősebb foglalkoztatók	Foglalkoztatottak száma (fő)
ISD Dunafer Zrt.	5238
HankookTire Magyarország Kft.	2169
Szent Pantaleon Kórház-Rendelőintézet, Dunaújváros	793
Body Fashion Kft.	466
FerrobetonZrt.	398
Hamburger Hungária Kft., Hamburger Dunaújváros Kft.	301
MomertZrt.	206
Aikawa Kft.	129

*Forrás: Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium – Céginformációs és az Elektronikus Cégeljárásban Közreműködő Szolgálat adatai alapján saját szerk.*

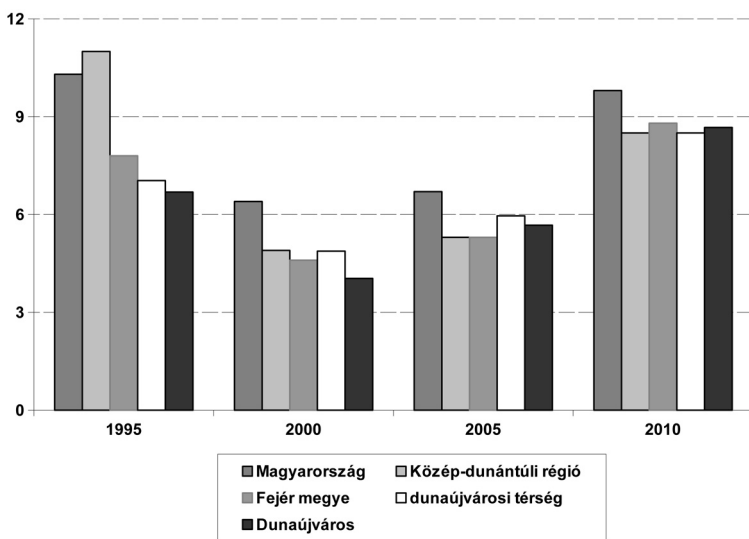
a Lidl is, ami a kisebb kereskedelmi egységek tönkremenetele mellett a helyi közösségen belül is számos, a beruházás konkrét helyszínének kijelölésén és a városkép megváltoztatásán alapuló konfliktust generált.

A monokultúras gazdaság nemcsak a gazdasági szervezetek, hanem a foglalkoztatottak nemzetgazdasági szektorok szerinti megoszlása alapján is érzékelhető. A népszámlálási (2001) adatok szerint az ipari és a szolgáltatói szektorban dolgozók aránya csaknem azonos volt, amely önmagában is jelzi a továbbélő ipari dominanciát, azonban a Közép-dunántúli régió többi megyei jogú városával összevetve még egyértelműbbé válik az eltérő fejlődési tendencia. A városok összehasonlítása azért is érdekes, mert megtalálható közöttük a tradicionális város (Veszprém), az iparosodott tradicionális város (Székesfehérvár), valamint egy másik új város (Tatabánya). A dunaújvárosihoz hasonló, foglalkoztatási szempontból csaknem kiegyenlített ipari-szolgáltatói szektor egyik más városban sem jellemző, s annak ellenére, hogy Tatabányán és Székesfehérváron is az ipar a meghatározó gazdasági ágazat, a foglalkoztatottak arányai (bár a 40 százalék körüli érték is magas) ez kevésbé markánsan jelentkezik, ami a gazdaság többoldalúságára utal. Veszprém esetében – ahol az ipari jelenlét korábban sem volt meghatározó erejű –

az arányok még inkább a szolgáltatások terén dolgozók irányába tolódtak el (*Megyei jogú városok, 2011*), ami megfelel a XXI. század nemzetgazdasági szektorok közötti trendjének.<sup>46</sup>

A munkanélküliség Dunaújvárosban és térségében igazi problémává – különösen országos összehasonlítás alapján – csak a 2008-as pénzügyi és gazdasági világválság hatására vált élessé (11. ábra). Egészen 2005-ig a munkaképes (18–59 éves) népességen belüli munkanélküliek aránya (munkanélküliségi ráta) jóval alulmúlta az országos, valamint a megyei értékeket, ezen évtől kezdődően azonban – a Vasmű privatizációjával párhuzamosan – mind a regionális, mind a megyei adatok kedvezőbben alakultak a dunaújvárosi értékekénél. A gazdasági válság hatására kiegyenlítődés figyelhető meg, s a munkanélküliség – bár az országostól valamelyest elmarad – szinte megegyezik a regionális, megyei és térségi értékekkel. A munkanélkülieken belül a tartós álláskereső aránya a rendszerváltás utáni 61–63 százalékról 49–51 százalékra mérséklődött, azonban a

**11. ábra:** A munkaképes népességen belüli munkanélküliség jellemzői (1995–2010, %)



Forrás: Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját szerk.

<sup>46</sup> Az iparban foglalkoztatottak aránya csökken, míg a szolgáltatási szektorban foglalkoztatottak aránya nő.

Dunaújváros és térségének foglalkoztatottságát nagyban meghatározó Vasmű privatizációja után ismét növekedésnek indult, amit a gazdasági válság tovább súlyosbított. 2010-ben a megyei jogú városban 57 százalékos, a dunaújvárosi térségben 51 százalékos volt a tartós munkanélküliek aránya. Jóllehet, Dunaújvárosban a nőket és a férfiakat érintő munkanélküiségi görbe azonos ívet ír le, a munkaképes korban lévő állás nélküli nők aránya folyamatosan meghaladja a férfiak hasonló arányát. A nőket sújtó súlyosabb munkanélküiség részben a szakképzetlenségre vezethető vissza, hiszen ők alkották a betanított és segéd munkások – országos átlagot meghaladó – nagyobb részét (*Szirmai, 1988*), elhelyezkedésükre eképpen, a város szakképzett munkaerőre épülő vállalati struktúrájában jóval kevesebb esély van.

### *A mai gazdasági helyzet<sup>47</sup>*

A nagyobb foglalkoztatók és a multinacionális cégek megjelenésének ellenére Dunaújváros gazdasági életének motorja jelenleg is a Dunafer, amelynek esetleges megszűnése a város leállását is maga után vonná („Ha a Vasmű egyet tüsszentett, a város tüdőgyulladást kapott”<sup>48</sup>). Annak ellenére igaz ez, hogy az utóbbi évtizedben megszűnt a várost korábban a Nemzet Sportfővárosává (1998) emelő vállalati szponzoráció, azaz a Vasmű kivonult a különböző sportágzatok (labdarúgás, kézilabda, jégkorong) és sportlétesítmények támogatásából, így az ukrán tulajdonú nagyvállalat és a város kapcsolata egyre gyengül. Mégis, nagyfoglalkoztatóként a Dunafer megszűnése Dunaújváros számára soha nem ismert társadalmi és szociális problémákat okozna, melynek kezelése nem menne állami támogatás nélkül, s erre a jelenlegi – gazdasági és politikai – helyzetben aligha van mód. A korábban oly erős, mára már erőteljesen meggyengült dunaújvárosi lobb<sup>49</sup>

<sup>47</sup> Az utóbbi egy évben történt gazdasági folyamatok a szakirodalomban még nincsenek bemutatva, így a téma tárgyalása során jórészt internetes forrásokra lehetett támaszkodni.

<sup>48</sup> Interjú, civil szervezet képviselőjével.

<sup>49</sup> A Fejér Megyei Kormányhivatal kormány megbízottjaként, majd 2013. július 1-jétől a Magyar Energetikai és Közmű-szabályozási Hivatal elnökeként dolgozó Dorkota Lajos – aki ez idáig egyben Dunaújváros országgyűlési képviselője is volt – jelentős és eredményes szerepet vállalt a dunaújvárosi érdekek képviselésében, a Dunafer helyzetének stabilizálásában.

sem tudna változtatni ezen, hiszen a város(vezetés) mozgástere jelentősen beszűkült, s ezt a regnáló hatalom támogatáspolitikája („Gyengült a város érdekérvényesítő képessége, de talán minden más város gyengül most, kivéve talán Debrecent, Győrt és egyéb fideszes fellegvárakat”<sup>50</sup>) még tovább jelentékteleníti.

Az árfolyam-ingadozások, a magas anyagköltségek, s a termékek iránti kereslet csökkenése miatt veszteségessé vált Dunaferre 2012 szeptemberében jelentős létszámleépítést, valamint a pest-szentlőrinci Lőrinci Hengermű bezárását jelentette be. A kb. 800 főt érintő elbocsátásokat a vállalat az indokolatlanul magas fix költségekkel indokolta, ami elsősorban a szellemi, adminisztratív dolgozók nagyarányú és felesleges foglalkoztatásából ered. A probléma ismert volt már a privatizáció utáni időszakban is (Havellant, 2007), így tulajdonképpen csak az volt a kérdés, hogy a létszám-optimalizálásra mikor kerül sor. A vállalatcsoport a továbbiakban a féhérgalléros munkakörök kiszervezésével kívánja ellátni a feladatokat (Dunaújváros Hírlap, 2012a). A kormány az állami felvásárlás helyett képzési támogatások és uniós források biztosításával, valamint a befektetők felkutatásával kíván segítséget nyújtani a Dunaferrenek (Hirado.hu, 2012). 2013-ban a Vasműben tevékenykedő, jól szervezett és erős Vasas szakszervezet egy pár napig tartó sztrájjal elérte azt, hogy a követeléseikre válaszul megfogalmazott, s korábban tárgyalásra alkalmatlannak (Dunaújváros Online, 2013a) minősített vezetőségi bérfejlesztési javaslatot a cégvezetés módosította. A döntés értelmében az év elejéig visszamenőleg érvényes alaphéremelés a Dunaferre által ajánlott 2,1 százalék helyett 3,5 százalékra emelkedett, amely júliustól további egy százalékkal növekszik, s összességében megközelíti a szakszervezet által kért 5,2 százalékot (Dunaújváros Online, 2013b). A Dunaferren belüli sztrájk aktivizálta a Hankook munkavállalóinak szakszervezetét is, amely – miután a cég vezetése nem reagált héremelési javaslatára – sztrájkbizottságot alakított, s tudatosan épített a két sztrájkoló szakszervezet egymást erősítő tevékenységére (Dunaújváros Online, 2013c).

Jóllehet, a Hankook esetleges sztrájkjáról ez volt az utolsó hír, a Dunaferren belül nem rendeződtek véglegesen a dolgok. Miközben a megleghengerműnél további fejlesztéseket jelentettek be (Dunaúj-

<sup>50</sup> Interjú, gazdasági vezetővel.

város Online, 2013f), a felújításra bezárt I-es kohóval kapcsolatban elterjedt, hogy az ukrán cég orosz tulajdonosa a felújítással együtt járó újabb beruházások helyett végleges leállításon gondolkodik (*Dunaújváros Online, 2013d*). A hírre a szakszervezetek „Ha él a gyár, él a város” mottóval többezres megmozdulást szerveztek a Városházához, amellyel a figyelemfelhívás, tehát egyrészt a közvélemény tájékoztatása, másrészt pedig a politikai szereplők (helyi képviselők, kormányzat) fellépésének szorgalmazása volt a céljuk (*Dunaújváros Online, 2013e, 2013g*). A demonstráció eredményességét bizonyítja, hogy a problémáról legfelsőbb szinten is egyeztetett a magyar és az orosz politikai vezetés, s a tárgyalások hatására a tulajdonos – egyelőre nem hivatalosan<sup>51</sup> – a kohó rekonstrukciója, így a további működtetés mellett döntött (*Dunaújváros Online, 2013h*). A részleg fennmaradásával a Dunaferren belül 3-4 ezer, s a kohóhoz kötődő vállalkozásoknál több ezer munkavállaló foglalkoztatása válik továbbra is biztosítottá.

## A város- és térségfejlődés társadalmi hatásai

### Új városi jellegzetességek

A város, valamint a térség társadalmi, építészeti és gazdasági jellemzőit alapvetően meghatározta a „csinált város” jelleg. A (szinte a) semmiből felépített település lakossága az ország minden tájáról érkezett, többnyire fiatal, munkaképes korú egyénekből, illetve családokból állt össze. A korabeli területfejlesztési politika jellegzetességeinek hatására az országos viszonylatban magas komfortfokozatú lakások, a kiépített és minden igényt kielégítő intézményrendszer, a biztos munka és lakás lehetősége tömegesen vonzotta az embereket Dunaújvárosba. Az ily módon kialakult „vegyes” összetételű társadalomból és a „csinált” jellegből fakadóan azonban a város nem rendelkezett, nem rendelkezhetett korábbra visszanyúló tradíciókkal, ugyanakkor a közös sors, a gyökértelenség az eltelt hatvan év alatt létrehozott egy sajátos dunaújvárosi identitást, ami a helyi társadalom egy részének erős lokálpatriotizmusában is tet-

<sup>51</sup> Jevgenyij Tankilevics, az ISD Dunafer Zrt. Cégvezetője 2013. június 15-én hivatalosan is bejelentette az I-es kohó felújítását.



ten érhető („kétféle ember van: aki kirobbanthatatlan ebből a városból, ez talán a nagyobb többség, és van egy szűkebb réteg, aki szűknek érzi a kereteket, és ha teheti, el is megy”<sup>52</sup>).

Dunaújváros jellegzetességei közé tartozik a városkép és a város-szerkezet, amely a kezdetekben – az egysíkú panelépületek építését megelőző időszakban – kétségtelenül élehetővé tette a települést. A város első főépítész a Dessau-i Bauhaus Intézetben végzett Weiner Tibor volt. Az általa tervezett településrész (Belváros) kialakítása során érvényesült a komplex városépítési szemlélet, így e területen a lakóépületekkel egy időben az ellátást és szolgáltatást nyújtó intézmények is felépültek. A szocreál építészeti stílust magukon viselő épületek, valamint tervezők között számos Ybl-díjjal<sup>53</sup> kitüntetettet (pl. épületek közül a Szent Pantaleon Kórház, építészek közül Szrogh György és Ekler Dezső) találunk. A más városokban hiányolt nagy terek, zöldterületek, a szükséges intézményekkel ellátott lakóterületek kedvező életkörülményeket, jó elérhetőséget biztosítottak, miközben keretet szabtak a kisközösségek kialakulásának, fejlődésének. Az infrastrukturális és lakásépítési beruházási források központi csökkentésével, valamint a lakosság számának gyors ütemű növekedésével egyidejűleg a városban nagyobb laksűrűségű, többségében házgyári panelépületekből álló lakótelepek létesültek, amelyek a városcentrumnál kedvezőtlenebb ökológiai adottságokkal rendelkeztek. A város további jellegzetességeként említhető meg az is, hogy Dunaújváros centrumának látképéből teljességgel hiányoznak a – mind a tradicionális városok belvárosaihoz, mind a községek központi részeihez szorosan hozzátartozó – templomok. A korábbi Pentele község határain belül, azaz az Óvárosban található katolikus templom, s a szerb népesség egykori jelentős létszáma utaló ortodox rác templom kívül a további egyházi szertartások és összejövetelek helyszínéül viszonylag új (1982 után épült), modern templomok szolgálnak. A „csinált városiasság” negatív hatásai elsősorban más, tradicionális városokkal való egybevetésben érzékelhetők: Dunaújvárosban nem volt, s nem is épült ki valódi sétálóutcsás belváros, a betelepülő népesség összetétele és a hagyományos városfejlődés elmaradásának hatására a település „munkásváros ma is, nem egy polgárosodott értelmiségi város.”<sup>54</sup>

<sup>52</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel.

<sup>53</sup> Az építészeti tevékenységért kapható legrangosabb szakmai kitüntetés.

<sup>54</sup> Interjú, gazdasági vezetővel.

## Demográfiai változások

Dunaújváros népességszámának fő változásait (az ipartelepítés korszakában a népességnövekedést, a rendszerváltást követően pedig a népességcsökkenést) elsősorban a gazdasági folyamatok alakították, amelyek kiegészültek az országos általános tendenciákkal (pl. a természetes fogyás) is. A korábbi kistelepülésen felépített nehézipari központ az államszocialista időszak dinamikus népességnövekedését követően már a rendszerváltást megelőző évektől kezdődően lassan, de folyamatosan veszít népességének létszámából, amelynek oka egyrészt az alacsony, s egyre csökkenő születésszám, másrészt a több hullámban megjelenő szuburbanizáció, harmadrészt pedig a munkahelyek korlátos számából, az elhelyezkedés nehézségeiből fakadó elvándorlás (12. ábra).

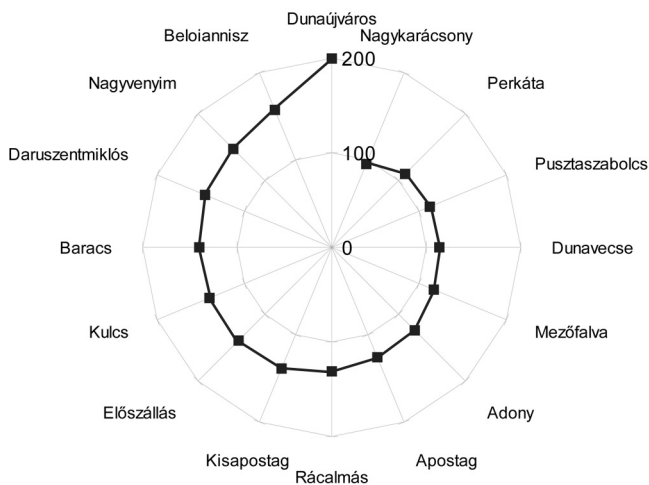
A népességcsökkenésben szintén szerepet játszott a korábbi lakóhelyre való visszaköltözés, amely elsősorban a nyugdíjas korúakat érintette, s főként Fejér megye településeire, de a közeli Tolna és Bács-Kiskun megye egyes térségeibe is irányult (Havellant, 2007). Az ipari termelés volumenének visszaesése, a munkahelyek számának csökkenése és részleges megszűnése, a

**12. ábra:** Dunaújváros és térsége népességszámának alakulása (1990–2010, fő)



Forrás: Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját szerk.

**13. ábra:** Az öregedési index alakulása a dunaújvárosi térségben (1990–2010, %)



*Forrás: Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját szerk.*

*Megjegyzés: Rácalmás adatait Kulcs 1994-es, Előszállás adatait Daruszentmiklós 2002-es kiválása befolyásolja. Kulcs esetében 1995, míg Daruszentmiklósnál 2005 a kezdőév.*

város jövőjének bizonytalanságai különösen a fiatalabb generációk körében indítottak be elvándorlási hullámot.

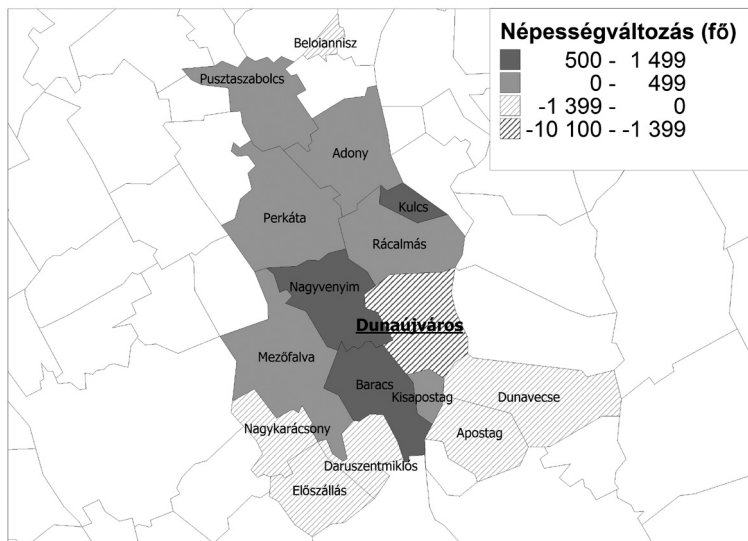
A természetes szaporodás a rendszerváltást követő években még pozitív volt Dunaújvárosban, majd 1995-től kezdődően negatív irányt vett, s a születések és a halálozások száma közötti különbség azóta is egyre nő. A folyamat – amely az országos trendekkel is megegyezik – a térségben is hasonlóan alakul, azzal a különbséggel, hogy a környező települések legtöbbjén már az 1990-es évek elején a természetes fogyás volt jellemző. Egy másik országos jelenség, a társadalom öregedése is egyre nagyobb méreteket ölt Dunaújvárosban, illetve térségében. Az új városi jellegnek és a betelepített népesség fiatal korösszetételének köszönhetően Dunaújváros öregedési indexe (13. ábra) alacsonyabb volt a rendszerváltáskor, illetve az azt követő néhány évben, mint a környező településeké, amelyek tradicionális helyi társadalommal, így „természetes” struktúrával rendelkeztek. A trend azonban gyökeresen megváltozott a Dunaújvárosba telepített egykori munkások megközelítőleg egyidejű nyugdíjba vonulásával, s így mára már a központi településen a legnagyobb a fiatakorúak és az idősek közötti létszámbeli különbség a térségben. A dunaújvárosi társadalom dinamikus

(a térségben legdinamikusabb) előregedéséhez a fentiekén túl természetesen a szuburbanizáció és a migráció is hozzájárult, ami elsősorban a fiatalabb rétegeket érintette, illetve érinti.

A térségi szuburbanizáció két, irányában és a kiköltözők összetételében elkülöníthető folyamatra bontható. Az 1980-as évek végén, 1990-es évek elején megindult kiköltözések célpontja a várost körülölelő négy település, Baracs, Kisapostag, Nagyvenyim és Rácalmás volt. A városi helyett vidéki környezetet választók elsősorban a magasabb társadalmi státusú csoportok tagjai közül kerültek ki, így a jobb keresettel rendelkezők és magas beosztásúak költöztek a városkörnyéki településekre. Az újonnan betelepülők gyakran az őslakos részekről elkülönült, új településrészeket, utcákat létesítettek az építkezések számára felszabadított területeken. A korábban legnagyobb népszerűségnek örvendő Nagyvenyimet lassan felváltotta a még szabad vagy felszabadítható telkekkel rendelkező, később a térség legdinamikusabb népességnövekedését elérő Rácalmás (a korábban hozzátartozó Kulccsal együtt), amely vonzerejét a földrajzi közelség mellett a település korai közművesítésének (gáz, csatorna), infrastruktúrafejlesztésének és az önkormányzati betelepülés-ösztönzésnek köszönheti. A fejlődést egyértelműen igazolja az is, hogy Rácalmás 2009-ben várossá vált – függetlenül attól, hogy megítélésünk szerint a rendszerváltást követően ezt a címet viszonylag könnyen ítélték oda valódi városi funkciókkal nem rendelkező településeknek is.

A Dunaújvárost övező települések magas ingatlanárai csak az iparvárosból elköltözni kívánó tehetősebb rétegek számára biztosítottak lehetőséget. Azok, akik számára a magas rezsiköltségek miatt nehézségeket okozott a panellakások fenntartása, az olcsóbb telkekkel és házakkal rendelkező településekre igyekeztek abban a reményben, hogy kiadásait pl. az egyedi fűtéssel, illetve az állattartással, zöldség- és gyümölcsstermesztéssel csökkenteni tudják. Az alacsonyabb társadalmi státusú rétegek számára így a távolabbi, kevésbé fejlett déli települések (Daruszentmiklós, Nagykarácsony) váltak célállomássá (14. ábra).

Az említett szuburbanizációs trendek, valamint az egyes településcsoportokra kiköltöző népesség eltérő társadalmi összetétele, a térségi települések közötti fejlettségi különbségek alátámaszthatóak a különböző jövedelmi, illetve adózási adatokkal is. Az egy főre jutó személyi jövedelemadó nagysága éppen azokban a helységeben magas, illetve dinamikusan növekvő, amelyekre jelentős létszám-

**14. ábra:** Dunaújváros és térségének népességváltozása (1990–2010, fő)

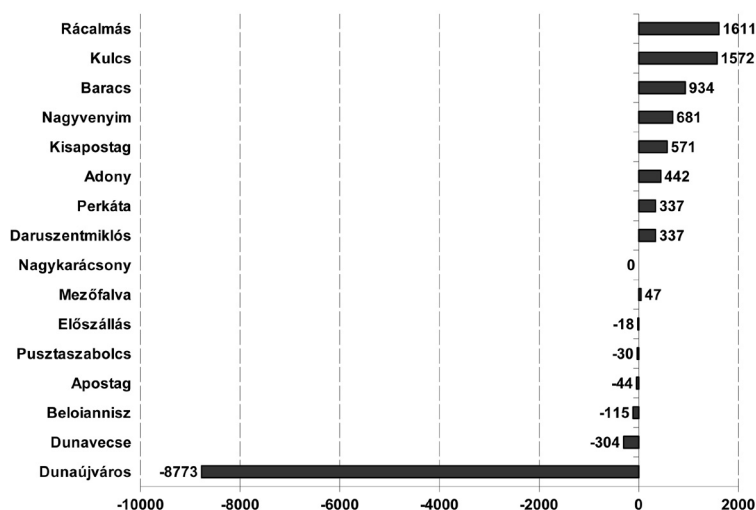
*Forrás: Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján szerk. Baji P.*

*Megjegyzés: Rácalmás adatait Kulcs 1994-es, Előszállás adatait Daruszentmiklós 2002-es kiválása befolyásolja. Kulcs esetében 1995, míg Daruszentmiklósnál 2003 a kezdőév.*

ban, s – a mélyinterjúk szerint – a tehetősebbek költöztek ki (Rácalmás, Nagyvenyim, Kisapostag), míg a Duna keleti partján elhelyezkedő – ekképpen korábban elzárt –, valamint a déli településeken az összeg alacsony, s itt a növekedés dinamikája is jóval mérsékeltebb.

A Pentelei híd megépítése a szuburbanizációs folyamatokban is új lehetőségeket hozott. A Duna túlsó partján lévő települések közelsége, Dunaújváros és a környező települések telítettsége, valamint a drága ingatlanárak már most elindították a kiköltözések újabb hullámát, ezúttal elsősorban a szomszédos Apostagra és Dunavecsére, amely megváltoztathatja, egészzé alakíthatja át a jelenlegi sajátos, féloldalas vonzáskörzetet (*Havellant, 2007*). A vándorlási egyenlegek (15. ábra) alapján nem állapítható meg, hogy az odavándorlások honnan, s az elvándorlások hova irányulnak, az mindenesetre bizonyos, hogy a térségi településekre költözők jelentős része Dunaújvárosból érkezett. Jelentős ugyanakkor azok száma is, akik nem a térségi, hanem távolabbi települések felé veszik az irányt. Ez a folyamat elsősorban a fiatal, képzett rétegeket érinti, akik munkalehetőség hiányában elköltöznek a városból, illetve a felsőfokú tanulmányaik befejeztével nem térnek vissza Dunaújváros-

**15. ábra:** Dunaújváros és térségének összesített vándorlási egyenlege (1990–2010, fő)



Forrás: Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját szerk.

Megjegyzés: Rácalmás adatait Kulcs 1994-es, Előszállás adatait Daruszentmiklós 2002-es kiválása befolyásolja. Kulcs esetében 1995, míg Daruszentmiklósnál 2003 a kezdőév.

ba. A szuburbanizáció és a migráció következtében Dunaújváros társadalmát elsősorban a középosztály alkotja, azok, akik nem tudtak, illetve azok, akik nem akartak elköltözni a településről.

A rendszerváltást követő időszak Dunaújváros és térsége társadalmi változásai, megváltozó folyamatai mellett a település egyes részeinek átalakulását, a belső viszonyok átrendeződését is eredményezte. A településrészekre vonatkozó változások a népszámlálások fényében követhetők nyomon.<sup>55</sup> A dunaújvárosi lakóterületek közül – a számos, gyér népességgel vagy lakóterülettel nem rendelkező városnegyed is elkülöníthető<sup>56</sup> – legnagyobb arányban a lakótelepek (Béke,

<sup>55</sup> Sajnos a legutóbbi, 2011-es népszámlálás adatai a jelenlegi feldolgozottság mellett nem nyújtanak lehetőséget az elmúlt tíz év változásainak elemzésére.

<sup>56</sup> Dunaújváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája a fentiekén kívül az alábbi városnegyedeket határolja körül: Laktanya és környéke, Táborállás, Északi lakóterület, Temető és Petőfi u. térsége, Újpentele, Technikum városrész, Közüemi tömb térsége, Nyugati gazdasági terület, Déli iparterület, Papírgyár és környéke, Keleti gazdasági terület, Iparterület és lakóterület közötti zöldsáv I., Iparterület és lakóterület közötti zöldsáv II., Szalki sziget, Dunapart, Apostagi sziget környéke, A 6-os főúttól nyugatra eső terület, Dunaferr (IVS, 2008).

Ságvári,<sup>57</sup> Római városnegyed) népessége csökkent, jóllehet, továbbra is ezek a legsűrűbben lakott településrészek. A népességszám növelésére az újonnan megnyílt építési lehetőségekkel rendelkező Óváros, valamint a hagyományosan népszerű Belváros volt képes.

Az 1990 és 2001 között eltelt tíz év nem sok változást hozott az egyes településrészek korszerkezetének különbségeiben. A klasszikus lakóterületek közül csak a Béke és a Római városnegyed társadalma nevezhető fiatal korösszetételűnek, s továbbra is a legkorábban épített városrészek (Barátság, Belváros) rendelkeznek a legmagasabb átlagéletkorral. Az iskolai végzettség, s különösen a felsőfokú végzettséggel rendelkezők arányának változása egy, alapvetően munkásosztállyal rendelkező új város átalakulásában jelentős tényező. Országos szinten tendencia a felsőfokú végzettséggel rendelkezők számának és arányának növekedése, ezért sokkal inkább a területi különbségek markánsabb kirajzolódására érdemes helyezni a hangsúlyt. A felsőfokú végzettséggel rendelkezők korábbi, csaknem egyenletes népességbeli arányai (*KSH, 1990*) 2001-re jelentősen megváltoztak, s más településrészeken (Belváros, Óváros) koncentrálódnak. Az interjúk során megjelölt, a települési elitet tömörítő városnegyedek szintén összecsengenek a statisztikai adatok által lehatárolt területekkel. A helyiek szubjektív megítélése alapján a településen élő elitcsoportok az Óvárosban és Újtelepen, azaz döntően a kertvárosi övezetekben élnek.

A fentiek kiegészítéseként a dunaújvárosi településrészek társadalmi jellemzőinek összegzését (9. táblázat), a problémák feltárását, területi elemzését az Integrált Városfejlesztési Stratégia tartalmazza, melyben a szegregációs mutató<sup>58</sup> alapján szegregátumot nem, csak szegregációval fenyegetett területet tudtak körülhatárolni. Ennek magyarázatát a stratégia megalkotói többek között abban is látják, hogy – noha a szegregáció a fenti statisztikai adatok és a szakértői vélemények alapján is létező jelenség –

<sup>57</sup> Ságvári lakónegyedét Dunaújváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája nem jelöl (IVS, 2008).

<sup>58</sup> Az IVS-ben szereplő definíció szerint szegregátum az a terület, ahol a legfeljebb általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya, illetve a rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők aránya eléri vagy meghaladja az adott terület aktív korú népességének 50 százalékát (IVS, 2008).

**9. táblázat:** Társadalmi jellemzők városfejlesztési körzetekhez rendelése

Jellemző	Városrész
Előregedett városrészek	Barátság városrész
Fiatalos városrészek	Béke városrész
Alacsony végzettségűek magas koncentrációja	Kertváros, Külterület
Felsőfokú végzettségűek alacsony koncentrációja	Déli iparterület, Keleti gazdasági terület, a 6-os főúttól nyugatra eső területek, Kertváros, Külterület
Alacsony komfortfokozatú lakások magas aránya	A 6-os főúttól nyugatra eső területek, Keleti gazdasági terület, Óváros
Rendszeres munkajövedelemmel nem rendelkezők magasabb aránya	Keleti gazdasági terület, Közüzemi tömb térsége
Foglalkoztatottak alacsonyabb aránya	Közüzemi tömb térsége
Kereső nélküli háztartások magasabb aránya	Iparterület és lakóterület közötti zöldsáv, Barátság városrész

Forrás: Dunajváros Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008.

a fiatal városban fennállása kezdetén sem volt elkülönülés, nem voltak társadalmi szempontok, státus alapján különálló településrészek (IVS, 2008). Az IVS statisztikai adatain alapuló vizsgálata mellett ugyanakkor az állítást alátámasztani látszik a lakosság szubjektív véleménye is, hiszen az interjúk során a megkérdezettek sem tettek említést szegregátumról, illetve slumról, s ennek okaként hangsúlyosabban jelenik meg a „csinált város” jelleg: „A panellakótelepek megépítésével olyan városszerkezeti struktúra alakult ki, hogy az 50-55 négyzetméter közötti lakásállomány, ami zömmel kétszobás, teszi ki a lakásállomány 80 százalékát. Ebből meg az adódik, hogy az azokban élő emberek ugyanazt a közeget képviselik. Most akkor a szegregáció hol tud elindulni? Csak olyan helyeken, ahol nincs megfelelő infrastruktúra, ilyen nincs a városban, mert csinált város. Vagy ahol kialakult valamilyen etnikum, de ilyen sincs a városban (...) Tehát nem voltak meg azok a kritériumok az iskolai végzettségben, ebben-abbán, amit előírtak. Végül sikerült rávarrni egy ötszáz lakosú kis magra, na hogy itt fellelhetők az antiszegregációnak a jelei esetleg, de ez



erőszak volt.”<sup>59</sup> A fenyegetett terület lehatárolásában szintén összhang tapasztalható, a lehatárolás a statisztika és a mindennapos tapasztalatok alapján is a Kertvárosra, illetve annak néhány utcájára, lakótömbjére esik. Az alacsony népsűrűségű településrészen magas az alacsony iskolai végzettségűek, az önkormányzati segélyben (22%), a rokkantsági nyugdíjban részesülők, valamint a romák aránya. A négyszintes, nem paneles társasházakban található komfortos lakások 10 százaléka (részben szociális) bérletű, a többi magántulajdonban van. A terület sem építészeti, sem oktatási, intézmény-ellátottsági, megközelíthetőségi és közbiztonsági értelemben nem szegregált (IVS, 2008).

### *Lakásállomány*

A dunaújvárosi lakásállomány dinamikus bővülésére az új városi jellegből fakadó gyors népességnövekedés ad magyarázatot. Egészen a rendszerváltásig – bár érzékelhetően csökkenő ütemben – nagy erővel folyt a lakásépítés a városban, s ez csak az átmenet követő időszakban mérséklődött. Az azóta eltelt időszakban az építkezések – részben a város telítettsége, részben a népesség csökkenése miatt – szinte leálltak: húsz év alatt a lakásállomány ezerrel sem bővült, s az épített lakások száma is csak éppen meghaladja az ezret (1174 db). A lakásprivatizáció folyamatával ugyanakkor a tulajdonosi szerkezet átalakult, s a lakások többsége a korábbi állami tulajdonból magánkézbe került át. Az önkormányzat tulajdonában 401 lakásbérlemény volt 2010-ben. A térségben a növekedés ütemében éppen ellentétes folyamat, a lakásépítések dinamikájának erősödése jellemző, ami a kiköltözésekkel, a szuburbanizációs folyamatokkal nyilvánvalóan összefüggésbe hozható.

A dunaújvárosi lakásállomány – annak ellenére, hogy a lakások kétharmada panelből készült – változatos, s jellege nagyrészt összefügg a város pénzügyi lehetőségeinek és a korszerű építéstechnikának változásaival. A kezdeti időszakban épített téglalakásokat először a középblokkos épületek, majd 1964-től a házigyári panelek váltották fel (az egyes városnegyedek építését ld. részletesebben Szirmai, 1988), miközben – a rendelkezésre álló területek nagyságához mérten – folyamatos volt a családi házak építése is. A laká-

<sup>59</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel.

sok komfortfokozata, infrastrukturális felszereltsége meghaladta az országban megszokott színvonalat, azonban kevesebb, átlagosan két szobával rendelkeztek (*Havellant, 2007*). A város fokozatos felépítése, s az egyes időszakok eltérő igényén alapuló lakásépítési hullámok más-más beépítettséget, s népsűrűséget eredményeztek az egyes városrészekben.

### *Intézmények, közszolgáltatások*

Az államszocialista időszakban kiépített települési intézményrendszer fenntartásában a rendszerváltást követően is nagy szerepet vállalt a Vasmű, pontosabban a vállalat által fizetett iparüzési adón keresztül az önkormányzat gondtalanul elláthatta törvényben megszabott feladatait. Az oktatási és szociális intézmények struktúrájának racionalizálására, helyi igényekhez igazítására szintén megkésve, csak az 1999-es évet követően került sor. A gyermekszám csökkenését figyelembe vevő intézménybezárások, valamint a térségi intézményi koncentráltóság természetesen generál konfliktusokat a helyi társadalmon belül, illetve Dunaújváros és a környező települések között, melynek feloldása nem várható a közeljövőben. A közszolgáltatások jelentős része a térségen belül csak Dunaújvárosban érhető el, s a város belső eladósodottsága<sup>60</sup>, valamint megnövekedett vonzáskörzete miatt nem képes a közszolgáltatásokat a korábban megszokott színvonalon ellátni. „Csődközelben van az önkormányzat, el van adósodva a bankoknak, szinte minden jelző jelző van: iskolákon, önkormányzati épületeken, sőt, most már a Kiserdőn mint természeti értéken is ... a mozi épületén is”<sup>61</sup>. A környező településekkel való pénzügyi, finanszírozási, azaz fenntartói együttműködés egyelőre a térség ellenállása miatt nem valósult meg, jóllehet, a költségekhez való hozzájárulás a vonzáskörzet lakosságát is kiszolgáló oktatási, szociális és egészségügyi intézmények, valamint a közösségi közlekedés terén is indokolt volna. Az oktatási intézmények közül ugyan az óvodai ellátás és az általános iskolai képzés minden településen folyamatosan

<sup>60</sup> Az állam Dunaújváros 18 milliárd forintos adósságállományából 11 milliárd forintot vállalt át a települési önkormányzati szektor konszolidációs programjának keretében (*Fejér Megyei Hírlap, 2013*), ami felülmúlja a korábbi hírek szerinti 8 milliárd forintos összeget (*Dunaújvárosi Hírlap, 2012b*).

<sup>61</sup> Interjú, gazdasági vezetővel.

megoldott – s az ott élők részben ezeket is veszik igénybe –, középiskolai oktatás csak Dunaújvárosban és Pusztaszabolcson található. A nem alapszolgáltatást nyújtó egészségügyi és szociális intézmények jelentős része Dunaújvárosban található, ám ezek száma is folyamatosan csökken. A népességcsökkenés a bölcsődék számának mérsékléséhez vezetett mind a központi településen, mind a térségben, így nem, vagy csak alig jellemző az ilyen típusú szociális intézmények jelenléte (kivétel Dunavecse és Kulcs). A közszolgáltatások egy részét kistérségi feladat-ellátási formában oldják meg a várostérségek, s ez Dunaújváros esetében is jellemző. Bizonyos intézményeket a központon kívül helyeznek el, ezzel is oldva a koncentráltságot, így került pl. a Gyermek Átmeneti Otthona Nagykárolyba. A város életében a legjelentősebb feladatot a széles értelemben vett térség lakosságának, azaz 130 ezer fő fekvő-, járóbeteg-ellátási feladatait ellátó (Dunaújvároson kívül Kulcsban is telephellyel rendelkező) Szent Pantaleon Kórház – Rendelőintézetnek a fenntartása jelentette, amely 2012. május 1-jével az elsőként került állami tulajdonba. Az önkormányzati törvény és a jelenlegi kormányparti elképzelések szerint az állami fenntartásba vétel több, eddig önkormányzati feladatként jelentkező, így dunaújvárosi fenntartásban lévő oktatási és szociális intézményt is elérhet<sup>62</sup> az elkövetkezendő időszakban.

### ***A város és a főiskola***

A dunaújvárosi felsőoktatási intézmény elődjének tekintett Kerpely Antal Kohászati Technikumot 1953-ban létesítették a városban. A Miskolci Egyetemről 2000-ben levált,<sup>63</sup> s önállósodott Dunaújvárosi Főiskola kezdetben a helyi gazdasági sajátosságoknak megfelelően kohó- és gépészmérnöki képzést biztosított, ez később kiegészült egyéb műszaki, illetve közgazdász szakokkal, majd az ezredfordulót követően indították el a humán képzést (kommunikáció, művelődésszervező szakok esetében). A város

<sup>62</sup> A közoktatási intézmények átvételére 2013. január 1-jével került sor, amikor az ország iskoláinak többsége a Klebelsberg Intézményfenntartó Központba, azaz az állami fenntartásba került.

<sup>63</sup> Az intézmény 1962–1969 között Felsőfokú Kohóipari Technikum, 1969–1990 között Nehézipari Műszaki Egyetem Kohó és Fémipari Főiskolai Kar, 1990–2000 között Miskolci Egyetem Dunaújvárosi Főiskolai Kar néven működött.

tudományos, szakmai és szellemi életében, a tudástőke előállításában meghatározó szereppel bíró főiskola, illetve főként képzési struktúrájának megítélése ellentmondásos a helyi társadalomban: egyesek a szakok – szerintük – indokolatlan bővítését („A főiskolán elég komoly százalékban képeznek humán értelmiséget, szerintem már minden második bokorba’ médiaszakembert találunk”<sup>64</sup>), mások a gazdaság diverzifikációját gátló képzés egysíkúságát („én nem csak kohászt képeznék”<sup>65</sup>) kritizálják. A jelenlegi oktatási struktúra kilenc alapszakot, két mesterszakot, huszonöt felsőfokú szakképzést és tizenhat szakirányú továbbképzést foglal magában, amelyek közül hat alapszak és egy mesterszak oktatása angol nyelven is folyik. Az alapszakok (andragógia, anyagmérnök, gazdálkodás és menedzsment, gazdaság-informatikus, gépészmérnök, kommunikáció és médiatudomány, mérnök informatikus, műszaki menedzser, műszaki szakoktató) az egyes szervezeti egységek – Informatikai Intézet, Műszaki Intézet és a négy tanszéket magában foglaló Társadalomtudományi Intézet – között kiegyensúlyozottan oszlanak meg, míg a mesterszakok (tanár-mérnök-tanár [gépész, informatika, anyagmérnök] és a tanár-pedagógiai mérés-értékelés tanár) a Tanárképző Tanszék kínálatát alkotják.

A jövőképük szerint a főiskola Regionális Egyetemi Tudásközponttá kíván válni, s ez az intézményfejlesztési stratégia alapjait is meghatározza. A helyi, térségi vállalkozásokkal és vállalatokkal való kapcsolat erősítése, a piaci igényeknek és munkaerő-keresletnek megfelelő képzési struktúra kialakítása, a közös oktatás- és kutatásfejlesztés adja a stratégia egyik fontos elemét, amit a versenyképesség növelése érdekében a hagyományos képzéseken túli egyéb oktatási formák (felnőttképzés, szakképzés) felé való nyitás egészít ki. Az oktatási és infrastruktúra-fejlesztés egyik kiemelkedő beruházása a Campus kialakítása volt, ami nagymértékben hozzájárult a hallgatói létszám megnövekedéséhez: 1990 és 2000 között hatszorosára emelkedett a Dunaújvárosi Főiskolán tanulók száma. A dinamikus emelkedést 2008 óta már fokozatos létszámcsökkenés váltotta fel, amely mind a hallgatók, mind az oktatók esetében jelentős (10. táblázat), s minden valószínűség szerint

<sup>64</sup> Interjú, szabad értelmiségi

<sup>65</sup> Interjú, gazdasági vezető

**10. táblázat:** A Dunaújvárosi Főiskola oktatóinak és hallgatóinak létszámbeli változásai (2005–2011, fő)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
oktatók száma	234	215	162	220	219	149	130
hallgatók száma	4815	5013	4915	4686	4312	4085	3759

*Forrás: Központi Statisztikai Hivatal adatai alapján saját szerk.*

összefüggésbe hozható a felsőoktatás jelenleg is zajló átalakításával. A hallgatói létszámcsökkenés várhatóan a 2013/14-es tanévben is folytatódik, hiszen a főiskola képzéseire jelentkezők száma is jelentős mértékben alulmúlja a korábbi évek adatait: míg 2012-ben 2033-an adták be jelentkezési lapjukat Dunaújvárosba – közülük 1753-an állami finanszírozási formára –, addig 2013-ban a jelentkezők száma már csak 1351 fő volt. A Dunaújvárosi Főiskola állami intézményként továbbra is minden szakon rendelkezik állami ösztöndíjas helyekkel, amelyekre összesen 1182-an jelentkeztek. Amellett, hogy egyre kevesebben jelentkeznek a főiskolára, a jelentkezők-felvettek aránya is egyre kedvezőtlenebb. A korábbi évek dinamikájából arra lehet következtetni, hogy az ősszel kezdődő tanévben mindössze 340-400 hallgató kezdheti meg tanulmányait Dunaújvárosban.

### *Civil társadalom*

A dunaújvárosi civil szervezetek pontos számáról eltérő adatokat találunk: a Központi Statisztikai Hivatal nyilvántartása szerint 2011-ben 653 civil szervezet létezett a városban (melyek egyaránt lehetnek működők vagy nem működők), Dunaújváros hivatalos honlapján 183, a Dunaújváros Online oldalán közzétett, az önkormányzati irodákkal való kapcsolattartáson alapuló összesítésben 90 szervezet neve szerepel. A Helyi Civil portál adatgyűjtése nyomán 273 civil szervezetet gyűjtött össze, amelyeket az adott szervezet célja, alaptevékenysége szerint csoportosít – igaz, egyes szervezeteket több csoportba is besorol. Az ellentmondásos adatközlések miatt a szakértői interjúk során elhangzottakra támaszkodva azt fogalmazhatjuk meg, hogy a civil szervezetek Dunaújvá-

rosban gyengék, s nem váltak a település életében meghatározóvá, melyben az is szerepet játszhatott, hogy az új városi alapítványok és egyesületek, társadalmi mozgalmak állami és nagyvállalati segítséggel jöttek létre, s a rendszerváltást követően is megmaradt állami kötődésük (Szirmai, 1996b). A térség legnagyobb, leghíresebb, s Dunaújváros és környékének életére kétségkívül legnagyobb jelentőséggel bíró szervezete a „HÍD” Dunaújváros és Környéke Egyesület, amely elsődlegesen a dunaújvárosi Duna-híd létrehozására alakult meg, ám átvitt értelemben hidat kíván verni a centrumtelepülés és a környező kistelepülések közé oly módon, hogy a térség fejlődése és fejlesztése érdekében megteremti a politikai, az oktatási és a gazdasági szféra együttműködését. Az erős támogatókkal, így jelentékeny érdekérvényesítő-képességgel rendelkező egyesület a Pentele híd mellett a térség egyéb fejlesztéseiben is szerepet vállalt (pl. autópálya-építés, zöldterületek fejlesztése), legújabb kezdeményezésük az átfogó térségfejlesztési program megteremtését célzó „Nemzeti Együttműködés Térségi Programja – Dunaújváros”. A kezdeményezés keretein belül a Nemzeti Együttműködés programjához szorosan kapcsolódó tématerületeken kíván az egyesület olyan szakértői fórumokat összehívni, amelyek a térség életében stratégiai jelentőséggel bíró infrastruktúra-fejlesztések (V0 vasútvonal, logisztikai központ, kikötő) szakmai előkészítésében vállalhatnak szerepet.<sup>66</sup>

## A városfejlesztés lehetséges irányai

A város gazdasági életének fejlesztése és az ipari egyoldalúság oldása, s ezekkel összefüggésben az életminőség javítása érdekében Dunaújváros új irányokat, lehetőségeket keres. A fejlesztési dokumentumokban meghatározott jövőkép egyrészt gazdasági és demográfiai célokat hangsúlyoz, másrészt a térségi együttműködés elmélyítését emeli ki. Az INTERCISA 2015 című településfejlesztési koncepció (1999), amely a megvizsgált dokumentumok sorában a legrégebben készült, rögzítette a város maig is érvényes célkitűzéseit. A fejlesztést igénylő területek között szerepelt az ön-

<sup>66</sup> [www.hid-egyesulet.hu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=132:ii-jegyzi-forum-2011-december](http://www.hid-egyesulet.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=132:ii-jegyzi-forum-2011-december)

gerjesztő gazdasági bázis megteremtése, a helyi és térségi tudásbázis kibontakoztatása, a térség és a város szolgáltatásainak fejlesztése, valamint az életminőség javítása. A fejlesztéspolitikai célok sorában a dokumentumban Dunaújváros szervező és ellátó szerepköreinek erősítése formájában helyet kapott a térségi együttműködés is. Dunaújváros városstratégiája (2007) az élıhetőséget állítja a középpontba, melynek alappilléreiként az épített környezetet, a gazdaságot (kiemelten az ipart és a logisztikát), a K+F-innovációt, a területi-térségi-interregionális együttműködést, valamint a kulturális és közösségi szolgáltatásokat jelölik meg. Az időben legkésőbb, 2008-ban elkészült Integrált Városfejlesztési Stratégia átfogó céljának kiindulópontja a jólét biztosítása Dunaújváros, de hangsúlyozottan a térség lakossága számára is. E célt a város deklaráltnan komplex, kistérségi rendszerben kívánja elérni. A dokumentum leszögezi, hogy az élıhető és versenyképes város megteremtése érdekében a legfontosabb a minőségi és jövedelmező munkahelyi kínálathoz való hozzáférés biztosítása, amelynek előfeltétele a stabil gazdaság.

Az élıhető és versenyképes város, mint átfogó fejlesztési cél elérését több tematikus célkitűzés is segíti, így a városi funkciók megerősítése, az „élıhetőség”, a fogyasztói és közszolgáltatások színvonalának további javítása, a polgáriasodó helyi kultúra és a modern közösségi terek kialakítása; továbbá a helyi gazdaság fejlesztése, a versenyképesség javítása a tudásintenzív és innovatív húzóágazatok letelepítésével és megtartásával, a humán erőforrás ennek megfelelő fejlesztésével, illetve az egészséges életmód feltételeinek, a vonzó természetes és épített környezetnek a kialakítása, a szabadidő helyben történő tartalmas eltölthetősége érdekében.

A közlekedésföldrajzi helyzet, illetve az ennek javítását jelentő, a közelmúltban lezárult, jelentős mértékben a HÍD Egyesület tevékenységének és érdekérvényesítő képességének köszönhető fejlesztések – Pentele híd, M6 autópálya – és a további, potenciális lehetőségek – M8 autópálya továbbépítése, a Duna teljes hajózhatóságával összefüggő közforgalmú kikötő és széles nyomtávú vasút-vonal kiépítése – mind kedvezőbb, a befektetők számára vonzó helyzetbe hozzák a települést. A fenti fejlesztésektől az interjúalanyok egy csoportja azt reméli, hogy Dunaújváros olyan logisztikai központtá válhat, amely közvetlen, tehát Budapest kikerülésével elérhető összeköttetést teremt az ország keleti és nyugati része között, s alkalmas lehet arra is, hogy a jelenleg formálódó keleti – el-

sősorban kínai – gazdasági kapcsolatok térségi központjává váljon<sup>67</sup>. A mezőgazdaság, s azon belül is különösen a mezőgazdasági ipar (pl. gépgyártás) újjáélesztése, megteremtése, tekintettel a városnak a jó termőfölddel, illetve mezőgazdasági vállalkozásokkal rendelkező mezőföldi elhelyezkedésére, szintén lehetséges irány a gazdasági szerkezet fejlesztésére.

Egy másik válaszadói csoport szerint a közlekedésföldrajzi helyzet, más nagyvárosok, s az ott található munkahelyek, intézmények, bevásárlóközpontok, stb. könnyű elérhetősége Dunaújváros számára hátrányokkal, veszélyekkel is járhat. Fennáll a lehetősége annak, hogy a közlekedésfejlesztések hatására a munka- és vásárlóerő, valamint a befektetők egyaránt elhagyják a várost, különösen akkor, ha az egyszerű fejlesztésekhez nem kapcsolódnak további előnyöket szolgáló egyéb lépések, mint amilyen pl. a Pentele híd továbbvezetése, az M8-as autópálya továbbbépítése lenne.

Dunaújváros terjeszkedésének elsősorban a közigazgatási határok, másodsorban pedig a Duna szab gátat, ugyanakkor bizonyos gazdaságfejlesztési törekvéseknek a rendelkezésre álló területek nagysága egyáltalán nem előfeltétele. Ilyen gazdasági ágazat többek között a turizmus, amely a megkérdezettek szerint példátlanul és méltánytalanul kiaknázatlan a városban. A sajátos új városi jelleg, az ipartörténeti múlt és a szocreál építészet ma nagy népszerűségnek örvend, s a térség természeti értékei, szépségei – pl. Duna-part – szintén alapját adhatják az idegenforgalmi fejlesztéseknek. Dunaújváros azonban ez idáig nem használta ki kellőképpen a turizmusban rejlő lehetőségeket, s erről a szálláshely-kínálat és turisták számának alakulása, s az általuk eltöltött vendégéjszakák száma is tanúskodik. A „csinált városok” jellegzetességei pedig szinte mágnesként vonzzák a turistákat, amennyiben megfelelő a figyelemfelkeltés, a városmarketing.<sup>68</sup> A Krakkó részét képező egykori új város, Nowa Huta néhány év alatt mára a dél-lengyelországi város egyik legjelentősebb idegenforgalommal bíró településrészévé vált, holott a városrehabilitációs és -revitalizációs programok előtt kifejezetten veszélyes városnegyednek számított, amelytől óvva intették a turistákat. Ez a példa is mutatja, hogy – mivel

<sup>67</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel, szabad értelmiségivel.

<sup>68</sup> Pl. ilyen továbbfejlesztendő attrakció lehetne a dunaújvárosi szocreál tanösvény, amely a városi szocialista-realista épületek során vezet végig. Az Építészeti Emlékek Tanútján 33, neves tervezők által kivitelezett épületet lehet megtekinteni.



az igény a dunaújvárosi tapasztalatok szerint is megvan az új városok jellegzetességeinek felfedezésére – a szándék gyors eredménnyel jár, valamint a befektetett energia és pénz viszonylag hamar megtérül, s Dunaújváros esetében – mivel nem lepusztult épületek, városnegyedek jellemzik – elképzelhető, hogy pusztán a 2010-ben elkészült idegenforgalmi programban<sup>69</sup> lefektetett fejlesztések megvalósításán múlik mindez. A város másik nagy lehetősége a természeti környezetben, a szabadidős és sportlehetőségek idegenforgalmi potenciáljában van, amit a tervezett belváros-rehabilitáció, a Duna-part és a belváros sétánnyal való összekötése még tovább erősíthet.<sup>70</sup> A degradált természeti környezeti elemek állapotának helyreállítása, a környezetkárosítás csökkentése, a környezettudatosság növelése hangsúlyos fejlesztési célként jelenik meg a városstratégiai dokumentumokban, míg a jelenleginél színvonalasabb, komfortosabb városi élettér kialakítását a városi zöldterületek fejlesztésével, sétálóutcák létesítésével, s színvonalas köz- és kereskedelmi szolgáltatások jelenlétének erősítésével kívánják elérni. A közösségi terek létrehozásával párhuzamosan a lakókörnyezet színvonalának emelése, a szocialista lakáspolitikai tipikus termékeinek, a panel lakótelepeknek a rehabilitációja, sívárságuk enyhítése is fejlesztési feladat a városban. A fejlesztési dokumentumokban megfogalmazott konferencia-, külföldi hallgatói és gyógyturizmus a fentiekén túl tovább színesíthetik a város idegenforgalmi arculatát (Károlyi, 2011).

## Térségi együttműködések és konfliktusok

A térségi együttműködés, a térségi szemlélet feltárása az interjúk során is cél volt. A településközi kapcsolatok gyakran a közigazgatási, valamint a tervezési-statisztikai szinteket átszabva alakulnak, különösen egy olyan város esetében, amely a kistérség – egyben a

<sup>69</sup> Dunaújváros Megyei Jogú Város Turisztikai Konceptiója, 2010–2015.

<sup>70</sup> A korábbi belváros-rehabilitációs programot az Új Magyarország Fejlesztési Terv 2009–2010-es akcióterveiből 2010-ben törölte a kormány (Dunaújváros Online, 2010). A Közép-Dunántúli Operatív Program megyei jogú városok számára kiírt városrehabilitációs témájú pályázatán 2012-ben a városmag felújítására csaknem 1,8 milliárd forintot nyert el Dunaújváros. (<http://www.nfu.hu/content/9211>)

megye, valamint a régió – határán fekszik. Dunaújváros térségi folyamataiban ma már fontos szerepet játszik a híd is, amely kapcsolatot teremt a Duna másik partján fekvő területekkel és településekkel, s ezáltal átalakítja a korábban egyértelműen a megyehatárokon belül meghatározható térséget.

A rendszerváltás óta kialakult gazdasági és társadalmi folyamatok hatására a települések önálló és eltérő érdekszerkezetével rendelkeznek, amelyek térségi konfliktusok formájában is jelentkezhetnek, s amelyek további akadályokat gördíthetnek a harmonikus együttműködések kialakítása elé. A térségi konfliktusok alapját Dunaújváros közigazgatási határvonala, a terjeszkedés lehetősége, a beépíthetőség korlátossága és a város jelenlegi telítettség adja, amely egyszerre szül társadalmi és gazdasági problémákat is. Mind a kertvárosi jellegű lakóövezetek, mind az ipari és kereskedelmi egységek kialakítása viszonylag nagy kiterjedésű rendelkezésre álló külső területeket igényel, amelyek Dunaújvárosban teljességgel hiányoznak, így behatárolják a település lehetőségeit, s egyúttal meghatározzák a társadalmi mozgások fő irányait, valamint a gazdasági szervezetek telephelyválasztását is.

### *Társadalmi és intézményi konfliktusok*

A rendszerváltást megelőző évtizedben megindult szuburbanizáció következtében a városkörnyéki települések társadalmi kihívásai közé a Dunaújvárosból kiköltöző népesség integrálása, az eltérő életvitel, szemlélet és igény szint összehangolása tartozott, ami esetenként sikertelennek bizonyult. A beköltöző népesség egy része a térben fizikailag elkülönülten, új lakóterületeken, s a helyi mindennapi és kulturális életet tekintve idegen testként él az adott településen. A városlakók kiköltözése a kialakult helyi társadalom kulturális és életmódbeli különbségei mellett a települési infrastruktúra, intézményrendszer fejlesztésének szükségességében megoldandó problémaként jelentkezett a helyi önkormányzatok szintjén is, hiszen a lakóterületek kialakítása számos beruházást (utak, áram-, víz- és gázszolgáltatás, stb.) igényelt, s meg kellett erősíteni a kötelező feladatokat ellátó intézményeket (óvoda, általános iskola, stb.) is. A társadalmi változásokkal összefüggő, azonban a gazdasági és az intézményi típust is érintő térségi konfliktusok egyes városkörnyéki települések személyi jövedelemadóból származó jelentős mértékű bevétel-növekedéséből, illetve abból

adódna, hogy a térség népessége Dunaújváros oktatási, egészségügyi, kulturális szolgáltatásait veszi igénybe. A konfliktus alapja tehát az, hogy a társadalmi változások hatására kedvezőbb anyagi körülmények közé került kistéleplési önkormányzatok képesek lennének ellátni a megnövekedett népesség igényeinek megfelelő feladatokat, a lakosság azonban inkább – részben a minőség, részben a kényelmesség okán – a centrumteleplés szolgáltatásait és intézményeit használja. A Dunafer – szemben az államszocialista, s a privatizáció előtti időszakkal, ahogy azt már korábban is láttuk, – lassan megszüntette a sporttámogatásokat és a kulturális események szponzorálását, így ezek vagy elhalványultak, vagy a városi költségvetést terhelik. A támogatások fokozatos csökkenése, megszűnése, s Dunaújváros eladósodottsága az utóbbi időszakban megnehezítette az intézmények fenntartását, így a városvezetés azzal a felvetéssel élt, hogy a vonzáskörzetben lévő települések járuljanak hozzá a működtetési költségekhez. A kistéleplések nemet mondtak a kérésre, részben anyagi okokra, részben pedig arra hivatkozva, hogy az intézmények és a szolgáltatások igénybevételenek helyszínére semmilyen befolyással nincsenek. Kétségtelen, hogy bizonyos ellátások – pl. bölcsőde, járóbeteg-ellátás, kórház – csak Dunaújvárosban érhetők el, a többi szolgáltatás vonatkozásában azonban a lakosság döntésén múlik az, hogy mely településen veszi azokat igénybe, s ez a választás sok esetben – mivel a munkahelyük is a centrumteleplésen található – a városra esik. A finanszírozás problémája mentén kialakult konfliktus megjelenése a fentiek alapján természetesen, s „nem kell meglepődni sem Dunaújváros kérésén, sem az arra adott válaszokon.”<sup>71</sup> Kérdés, hogy az állami adósságátvállalás, illetve ennek kapcsán Dunaújváros anyagi helyzetének konszolidálódása hatással lehet-e a kialakult konfliktus rendezésére, akár oly módon is, hogy a megoldás kidolgozására rendelkezésre álló idő hosszabbá válik, a döntések meghozatalára nyugodtabb körülmények között kerülhet sor, ami ésszerű finanszírozási mód kialakítására is lehetőséget biztosít.

---

<sup>71</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel.

## *Gazdasági konfliktusok és együttműködések*

A dunaújvárosi „megkésett” rendszerváltás az egész térségben éreztette hatását. A gazdasági szempontból meghatározó centrumtelepülés kilencvenes években jellemző szemlélete, a gazdasági szerkezetváltásra, a monokultúras gazdaság feloldására irányuló, a többi városhoz képest kifejezetten jelentéktelen lépései (a magyarországi városok keresték a befektetőket, a tőkét, „Dunaújváros pedig csak állt és nézett”<sup>72</sup>) elfedték a problémákat. A gazdasági és társadalmi szempontból is egymásra utalt város és környéke a gazdasági érdekek egyeztetése, térségi stratégia kialakítása helyett saját utakon jár, amelyeket eltérő szemléletek határoztak meg. Az interjúalanyok által átgondolatlan és elhibázott gazdasági lépésekkel jellemzett dunaújvárosi városvezetés nem képes távlatokban gondolkodni, míg a térségi településeken a valódi gazdasági érdekek mentén történő, hosszú távra tervezés az általános. A gazdasági típusú konfliktusok közül a legjelentősebb a nagyfoglalkoztató Hankook betelepülése kapcsán alakult ki, amely jellegzetes példája Dunaújváros korlátozott területi lehetőségeiből fakadó problémáinak. A város – a befektetés, s így a potenciálisan jelentős önkormányzati bevétel reményében – először a Dunaújváros és Rácalmás közötti közigazgatási határ módosítására tett javaslatot, majd a szomszédos település ellenállása miatt az iparüzési adóbevételek megosztásáról született megállapodás. Rácalmás és Dunaújváros kezdetben 35-65 százalékos arányban osztozott meg az iparüzési adókon befolyó összegeken, ezt 2011-től 50-50 százalékra módosították. A kisváros területén működő vállalat által befizetett adó megosztása azon az elven alapul, hogy a Rácalmás többek között a területet, a közvilágítást, a szemétszállítást, míg Dunaújváros a befektetők számára csaknem a gazdasági adottságokkal megegyező jelentőséggel bíró intézményeket (kórház, rendőrség, felsőoktatási intézmények, tűzoltóság) biztosítja a Hankooknak. Az elkészült interjúk során a dél-koreai cég betelepülésével kapcsolatban is érte bírálata a dunaújvárosi városvezetést, mégpedig azért, mert elmulasztotta a lehetőséget a Hankook által képviselt iparágra épülő vállalatok letelepedésének ösztönzésére. Ugyanakkor a gazdasági igények és az oktatás kínálatának

---

<sup>72</sup> Interjú, gazdasági vezetővel.

összszehangolására ad jó példát az egyik dunaújvárosi középiskola (Lorántffy Zsuzsanna Szakközépiskola, Szakiskola és Kollégium) és a Hankook által kötött együttműködés, mely során OKJ-s (Országos Képzési Jegyzék) tanfolyamot szerveznek annak érdekében, hogy a szakképesítés birtokában dél-koreai cégnél el tudjanak helyezkedni a helyi munkavállalók.

A piacgazdaságra való áttérés a transznacionális vállalatok megjelenését is előrevetítette, azonban Dunaújvárosban, ahogy azt már korábban is jeleztük, a kereskedelmi láncok letelepedésére a kilencvenes évtized végéig kellett várni. A szabadon felhasználható területek hiánya ebben a kérdésben is problémákat, illetve konfliktusokat okozott. A Tesco által megvásárolt terület Dunaújváros legszebb panorámás részén fekszik, ahová más jellegű beruházást, zöldövezetes lakóparképítést terveztek, többek között abból a célból is, hogy a város ne elköltözésre kényszerítse, hanem a településen tartsa magas státusú lakosságának egy részét. A fenti eseten kívül a transznacionális kereskedelmi vállalatok ellen szervezett tiltakozó akciók mögött kiskereskedelmi és egészségvédelmi érdekek húzódtak meg. A betelepülések több oktatási intézmény bezárásával, illetve lebontásával is fenyegetettek. A letelepedési igények tiltakozásokat robbantottak ki Dunaújvárosban, melyek közül némelyik eredményesnek bizonyult, így az iskola bezárása elmaradt, s a beruházásra más területen került sor.

Dunaújváros gazdasági életében a Dunafer (korábban a Dunai Vasmű) által meghatározott irányoknak nagy jelentősége volt. A város és a vállalat közötti szoros együttműködésnek a privatizációval azonban vége szakadt. A gazdasági szervezetek és a város közötti összehangolt tervezést és fejlesztést hivatott elősegíteni a Dunaújvárosi Kereskedelmi és Iparkamara által kezdeményezett gazdaságpolitikai kerekasztal, amelyben a térségi nagyfoglalkoztatók (Dunafer, Hankook, Hamburger Hungária) is részt vesznek. Az együttműködésre annál is inkább szükség van, mert az interjúk során elhangzottak szerint az önkormányzat sok esetben nem a valódi igények mentén határoz a fejlesztésekről, hanem olyan beruházásokat támogat, amelyek egy-egy csoport gazdasági érdekeit szolgálják. Ilyen elhibázott döntésnek tekintik a megkérdezettek az élményfürdő, valamint a gázmotoros erőmű létesítését: „a Vasmű mellett egy élményfürdőt létrehozni, ez kísértetiesen arra emlékeztet, mint régen, na akkor ezt kell csinálni, mert nekünk éppen narancsültetvényünk lesz, mert Magyarország, ugye, ideális a narancstermesz-

tésre. Kicsit sárgább, kicsit savanyúbb, de a mienk. Ez is kicsit arra emlékeztet, hogy a Vasmű gyárkérményeinek tövében egy élményfürdőt, minek, nem tudom. (...) A Vasmű ideális arra, hogy ami ott meleg víz képződik, ugye azzal fűtsék a várost. Akkor minek ide egy gázmotoros erőmű? Nyilván ebben valakinek érdeke volt.”<sup>73</sup>

### ***Környezeti konfliktusok***

A Vasmű, illetve későbbi nevén Dunaferri ipari tevékenysége okozta környezeti károk enyhítésére környezeti rehabilitációs programra, illetve jelentős környezetvédelmi beruházásokra is sor került Dunaújvárosban, a légszennyezéssel kapcsolatos konfliktusok ugyanakkor még ma is napirenden vannak a térségi közéletben. A Dunaferrirel kapcsolatban olyan vélemények jelentek meg, mely szerint az új tulajdonos nem áldoz annyit környezetvédelmi beruházásra, mint azt korábban, a vállalat privatizációja előtt az állam tette, s ennek következtében „2005-2006 óta ugyanolyan mocskok jön ki a Dunaferriből, mint az 1990-es évek elején,”<sup>74</sup> s a szmog újra láthatóvá vált a város felett. A környékbeli települések gyárfüsttel összefüggő petícióit és beadványait nehezményezte egy, az önkormányzati szférához tartozó interjúalany, akinek megítélése szerint „a szomszédos települések nem akarják felvállalni az iparosított, az ipari város ártalmait,”<sup>75</sup> holott élvezik annak minden egyéb előnyét. Nemcsak a Dunaferri, hanem a Hankook szennyező tevékenységének vonatkozásában is számos kétség merült fel a térségi társadalomban. A dél-koreai cég letelepedésével kapcsolatban kritizálták a beruházás helyszínét, jelesül azt, hogy a vállalat nem Dunaújváros szabad déli ipartelepére, hanem – zöldmezős beruházással – északra települt, ami az északnyugati uralkodó szélirányt figyelembe véve rossz megoldásnak bizonyult. Többen hangsúlyozták ugyanakkor azt is, hogy mivel a Hankook zárt típusú termeléseivel rendszerrel rendelkezik, abból szennyező anyagok nem kerülnek ki a levegőbe. A telephelyválasztás helyszíne tehát környezetvédelmi szempontból lényegtelen volt, azonban az északi részen való letelepedés következtében jelentős iparüzési adóbevételtől esett el Dunaújváros.

<sup>73</sup> Interjú, oktatási intézményi képviselővel.

<sup>74</sup> Interjú, civil szervezeti képviselővel.

<sup>75</sup> Interjú, önkormányzati tisztviselővel.

## *Politikai konfliktusok*

Az interjúk során megnevezett politikai konfliktusok több szinten, így helyi, térségi és országos ellentétekben is jelentkeznek. A konfliktusok egy része az államszocialista időszak viszonyrendszerének megváltozásából, más része pedig a rendszerváltás utáni folyamatok eredményeként alakult ki. A központi és a helyi kormányzat közötti kapcsolatok alapvetően megváltoztak az államszocialista periódushoz képest, amikor Dunaújváros országos viszonylatban is rendkívül erős érdekérvényesítő képességgel rendelkezett. Lobbierejük az utóbbi két évtizedben sokat gyengült, bár számos fejlesztést sikerült megvalósítani a térségben (Duna-híd, autópálya). A jelenlegi kormányzati/önkormányzati ciklus megítélése alapján a megkérdezettek két csoportba sorolhatók; az egyik csoport nem lát reális esélyt az érdekérvényesítésre, míg a másik bizakodó, s hisz abban, hogy a dunaújvárosi lobbis erős lesz. Az első csoport az érdekkijárási nehézségét a jelenlegi kormányzat stílusában látja, amely rendkívül leszűkíti a települések és a helyi vezető politikusok mozgásterét. „A mostani ciklus szigorítja a kereteket és a szabályokat”<sup>76</sup>, a fejlesztések során „nem helyi ötleteket valósítanak meg (...), hanem felülről jönnek az ötletek is”<sup>77</sup>, s „a döntéseket ráadásul felsőbb szinten bármikor felülírhatják.”<sup>78</sup> A vélemények alapján a jelenlegi polgármester érdekérvényesítő képessége messze elmarad a korábbi városvezető Kálmán Andrásétól, s emellett az ország egyszemélyi vezetése is komoly hátrányt jelent Dunaújvárosnak: „aki a miniszterelnökön keresztül tud valamit elérni, annak jó, a többieknek nem. (...) Messze nem vagyunk olyan fontosak, mint Debrecen vagy más város karizmatikus fideszes vezetővel.”<sup>79</sup> A válaszadók másik csoportja bízik abban, hogy a jelenlegi kormányzattal megegyező pártállású helyi önkormányzati vezetés előnyt jelent, s hogy a helyi és térségi illetőségű országgyűlési képviselők képesek az erős érdekérvényesítésre.

Az államszocialista időszak fő ellentéte, amely a két Fejér megyei nagyváros között feszült, mára feloldódni látszik. A Székesfehérvár és Dunaújváros közötti konfliktus a rendszerváltás előtti fej-

<sup>76</sup> Interjú, civil szervezeti képviselővel.

<sup>77</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel.

<sup>78</sup> Interjú, civil szervezeti képviselővel.

<sup>79</sup> Interjú, gazdasági vezetővel.

lesztéspolitikán és érdekérvényesítésen alapult; a megyeszékhely lehetőségei messze elmaradtak a dunaújvárositól, ami természet-szerűleg generált ellentétet a két város (és annak társadalma) között. „Székesfehérváron mély zsigeri gyűlölet élt Dunaújváros iránt. A rendszerváltás után, ahol lehetett, betartottak, és várták a Duna-ferr összeomlását. Ez országos hangulat is volt a szocialista városok ellen. Csak mi nem voltunk szívesek megdöglenni.”<sup>80</sup> A kilencvenes években Székesfehérvárra érkező jelentős tőkebefektetések hatására a város nagy ütemben fejlődött, s ez enyhítette a Dunaújváros iránt táplált ellenérzéseket, javította a két nagyváros közötti kapcsolatot.

A gazdaság kapcsán már érintett térségi kapcsolatoknak politikai vonatkozásai is vannak. A kistérségek kialakításával a településközi együttműködések erősítésére nyílt lehetőség, azonban a nagyváros-központú kistérségekben erre az eltérő erőviszonyok miatt kevesebb volt az esély. A Dunaújvárosi kistérség három részre szakadásának oka is részben a települések közötti lényeges méretbeli különbségekben, illetve az ezzel szorosan összefüggő szemléletben keresendő. „A dunaújvárosi gondolkodásmód, a nagyságrend miatt lelassult a döntéshozatal a társulásban. (...) A kistérségben mi nyolcan összeálltunk, nagyjából azonos kaliberű települések, ezért akartunk kiszállni.”<sup>81</sup> Az Adonyi és az Ercsi kistérség 2004-es megalakulását követően a Dunaújvárosi kistérség településeinek száma tízre csökkent, a fentebb megfogalmazott probléma azonban továbbra is fennáll: „sok esetben a város meghatározza, diktálja a fejlődés irányvonalát.”<sup>82</sup> Az együttműködés sikeressége a mindenkori politikán, valamint a polgármesterek habitusán, szemléletén múlik, s eredményesnek tekinthető a kistérségek egymás közötti viszonyában, azonban a Dunaújvárossal való kapcsolat jelenleg is az erőpolitikán alapul. Az előző ciklusokban a kistérségi elnöki pozíciót a dunaújvárosi erő ellensúlyozása érdekében valamely térségi település polgármestere töltötte be, azonban 2010-ben Dunaújváros magához vonta a pozíciót. A beszámolók egy része szerint a jelenlegi polgármester – aki tehát egyúttal a kistérség vezetője is – számos tisztsége és az ezekből fakadó elfoglaltságai miatt nem vesz részt az ülés-

<sup>80</sup> Interjú, civil szervezeti képviselővel.

<sup>81</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel.

<sup>82</sup> Interjú, önkormányzati tisztségviselővel.



seken, így az együttműködés, valamint a döntéshozatal nehézkessé vált. Egy másik vélemény szerint azonban a dunaujvárosi polgármester térségi szemlélete, valamint az országgyűlési mandátuma egyértelműen a jelenleg is sikeres együttműködés biztosítéka. A járárok bevezetésével – amely részben újraegyesíti a korábban szétvált kistérségek településeit – az együttműködés újabb színtere jött létre, amely valamely, egyelőre megjósolhatatlan irányba mozdíthatja a települések kapcsolatait.

## Összegzés

Dunaujvárosban az állami érdekeknek megfelelően a város életében meghatározó szereppel bíró Dunai Vasmű állami kézben tartásával sikerült megakadályozni a magyarországi településeken, s különösen a szocialista iparvárosokban közvetlenül a rendszerváltás után megjelenő gazdasági és társadalmi válság súlyos károkozását. A veszély ideiglenes elhárítása azonban csak akkor lehet eredményes, ha a városvezetés az így nyert időt az előbb-utóbb elkerülhetetlenné váló átalakítás, s az ezzel együtt járó válság megelőzésére, enyhítésére irányuló intézkedésekre fordítja. Dunaujvárosban azonban nem ez történt. Az államszocialista időszak egy nagyfoglalkoztatóra épülő gazdasági szerkezete egészen 2005-ig fennmaradt, a gazdasági modellváltásra csak jelentős késéssel került sor. A gazdasági szerkezetátalakítás elmaradása, a monokultúrás gazdasági struktúra változatlanul hagyása, a külföldi vagy belföldi tőkebefektetések elősegítése iránti teljes közöny egy évtizeddel későbbre tolta az átmenetet Dunaujvárosban.

A térségi társadalmi folyamatok területén az országos általános trendekhez hasonlóan alakult a város élete. Bár a gazdaság szerkezetének megfelelően továbbra is átlagon felüli az iparban foglalkoztatottak aránya, ez mérséklődni látszik, s nő a felsőfokú végzettséggel rendelkező réteg létszáma is. A város népességének csökkenése és öregedése megfelel az országos trendeknek, bár annál dinamikusabb, ami a semmiből létrehozott, alapvetően fiatalok betelepülését vonzó város fejlődésének következménye.

A város és térsége közötti kapcsolatrendszer a szuburbanizációs folyamatok, valamint a közszolgáltatások dunaujvárosi koncentráltasága, s az ezek mentén kialakuló konfliktusok nehezítik, a kooperáció esélyét jelenleg a központi település 2010-ben kialakult

vezetése és a kistérség települései közötti nézetkülönbségek, valamint a jórészt anyagi természetű ellentmondások tovább rontják.

Az esettanulmányban elemzett folyamatok és jellegzetességek összegzéseként megállapíthatjuk, hogy Dunaújvárosban a „megkésített” rendszerváltás következményeként még ma is jelen vannak a szocialista modell ismérvei (monofunkcionalitás, ipari dominancia a gazdasági szervezetek és a foglalkoztatottak esetében is), igaz, ezek elsősorban a gazdaság területén érvényesek, s ott is egyre halványulnak. A korábbi, az új városokra jellemző homogén települési népesség társadalmi változásai némely mutató esetében kedvezőtlenebbek (pl. népesedési és öregedési folyamatok, foglalkoztatottak nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlása), más jellegzetességek szerint azonban kedvezőbbek (pl. szegregátum hiánya) a többi városban tapasztalható trendeknél. Összességében a Dunaújvárosban zajló gazdasági-társadalmi folyamatok a szocialista és a piaci modell elemeinek sajátos elegyeként értékelhetők.

### 3.

## A vegyipar fellegvára (?): Kazincbarcika és térsége

---

Váradi Zsuzsanna

### Kazincbarcika és térségének bemutatása

Kazincbarcika város Budapesttől 205 km-re, az Észak-magyarországi régióban, Borsod-Abaúj-Zemplén megyében, Miskolctól 21 északra, a Sajó völgyében helyezkedik el. Közlekedésföldrajzi pozícióját tekintve Budapesttől az M3-as és M30-as autópályán, majd a 26-os számú főúton közelíthető meg. A város Miskolctól 20 km-re, a szlovák-magyar határtól, a bánrévei határátkelőtől 23 km-re fekszik, vasúton pedig a Miskolc-Bánréve vonal mentén fekszik.

Miskolc és Ózd után, lakosságszám tekintetében a megye harmadik legnagyobb városa, 28 664 fővel (*KSH, 2012*). Területe 36,67 km<sup>2</sup>, népsűrűsége 781 fő/km<sup>2</sup>, amely értelmében az ország 19. leg-sűrűbben lakott települése, az országos átlagnál (107 fő/km<sup>2</sup>) több mint hétszer nagyobb érték.

Településképe rendkívüli átalakuláson ment át az elmúlt hetven évben, hiszen a területén fekvő korábbi három falu helyét a XX. század közepén egy tervezett, szocialista iparváros foglalta el lakótelepekkel, családi házas övezetekkel, valamint a Sajó-medence dombvidékén elhelyezkedő hatalmas iparterülettel. Jelenlegi morfológiáját 1999-ben nyerte el. Területe (ezzel együtt népessége) Berente leválásával és önálló községgé válásával csökkent, létrehozva ezzel egy északkelet-délnyugat irányban elnyúló települést. A mai település arculata, fizikai megjelenése, társadalmi-gazdasági struktúrája azért mondható sajátosnak, mert a város történeti fejlődésében az egyes hatótényezők jelentősen különböztek egymástól: a XX. század közepéig a természeti erőforrások kiaknázása dominált, amelyre a szocialista időszak városfejlesztési tevé-

kenysége épült, ezt követően a rendszerváltozás utáni folyamatok hatása több, építészeti és társadalmi struktúráját tekintve is élesen elkülöníthető városrész kialakulását tette lehetővé. Az egykori szocialista új város kialakításakor, a város tervezői különös gonddal ügyeltek arra, hogy az épületek, közintézmények emberléptékű méretben, szellősen, sok zöldfelülettel, parkkal körülölelve épüljenek. Ezt a városépítési filozófiát 1982-ben Hild János-díjjal ismerték el.<sup>83</sup>

### *Térségi szerepkör*

A kazincbarcikai tervezési-statisztikai kistérség területe 499,3 km<sup>2</sup>, 32 településsel, közel 65 ezer fős népességgel. A városlakók aránya 55%, amely az országos aránytól (68%) jelentősen elmarad. A kistérség településszerkezetére a kistelepülések túlsúlya a jellemző, az 1000 főnél kisebb lélekszámú törpe- és aprófalvak száma 19. A térség fejlettségi viszonyait tekintve elmondható, hogy a kistérség 33 településéből 19 elmaradottnak minősült, a munkanélküliség az összes településen meghaladta az országos átlag 1,75-szeresét (*Kazincbarcikai Kistérség Térségfejlesztési Koncepció, 2005*).<sup>84</sup>

Kazincbarcika térségi szerepköre közül kiemelhető a köz- és szakszolgáltatási feladatokat végző intézmények (például bíróság, ügyészség, rendőrkapitányság), amelyek szinte az egész mikrotérség településeit kiszolgálják, bizonyos funkciók esetében pedig mind az Ózdi, mind az Edelényi, ezen kívül a Miskolci kistérség egyes települései lakóinak is ellátást biztosítanak.

A statisztikai kistérséghez tartozó településekkel együtt 2004-ben jött létre a Kazincbarcika és Vonzáskörzete Többcélú Önkormányzati Kistérségi Társulás, 33, majd 2008-tól 32 település részvételével. A kistérségi feladatok közül kiemelhetők a szociális gyermekjóléti alapszolgáltatások, közoktatás szakmai és szak-

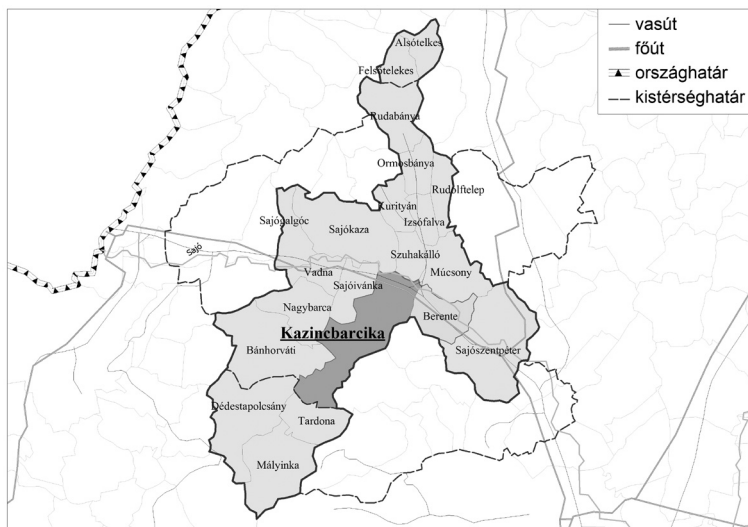
<sup>83</sup> A Magyar Urbanisztikai Társaság 1968 óta, Hild Jánosról, az első budapesti városrendezési terv készítőjéről nevezte el a díjat, amellyel a településfejlesztésben, illetve a településrendezésben kiemelkedő eredményt elérő települések, illetve személyek munkáját ismerik el. A vizsgált négy város közül csak Kazincbarcika kapta ezt a díjat ([www.mut.hu](http://www.mut.hu)).

<sup>84</sup> A Kazincbarcikai Kistérség településeinek besorolása társadalmi-gazdasági és infrastrukturális mutatók együttes figyelembevételével, komplex mutató kialakításával, a 7/2003. (I. 14.) Kormányrendelet alapján.

szolgálati tevékenységek, munkajogi kérdésekben jogsegélyszolgálat, központi orvosi ügyelet, valamint mozgókönyvtár biztosítása. A Társulás pályázatok révén tovább bővítette feladatát és tevékenységét, így többek között térségi közmunka program keretében helyi foglalkoztatást biztosítanak, a településeken közösségi autóbuszjáratok közlekednek, valamint a közoktatási intézmények felszereltségének javítása is megtörtént. 2012-től Svájci Alap támogatásával megvalósuló pályázat eredményeképpen várhatóan a helyi együttműködések tovább erősödnek, mivel a kistérség négy településének – Kazincbarcika, Rubabánya, Sajókaza, valamint Bánhorváti – célja munkahelyek teremtése, a térség üzleti imázsának javítása, valamint Kazincbarcika és környéke üzleti környezetének fejlesztése.<sup>85</sup>

Kazincbarcika 2013-tól járási központként is működik. A jelenlegi járást 22 település alkotja (16. ábra), amely döntően aprófalvas szerkezetű, Kazincbarcika mellett csupán Rudabánya rendelkezik városi jogállással.

**16. ábra:** A Kazincbarcikai járás települései



Forrás: szerk. Baji P.

<sup>85</sup> Kazincbarcika és vonzáskörzete munkahelyteremtő fejlesztése. SH/1/1. pályázat. (Forrás: Svájci Hozzájárulás – A lehetőségek széles skálája., 2012. [www.nfu.hu](http://www.nfu.hu))

## A város és környéke rövid története

A XX. század közepéig a mezőgazdaság és a bányászat, 1954-től a nehézipar, döntően a vegyipar és a bányászat biztosította a térség gazdasági alapjait. Kazincbarcika jelenlegi területén három falu helyezkedett el: Berente, Barcika (Alsó- és Felsőbarcika), valamint Sajókazinc, ezekből alakult ki a mai város. A falvakkal már a középkori oklevelekben is találkozhatunk. Sajókazincot 1240-ben említették először Kazincz néven, a Kazán család uradalmaként. A három településen, a Sajó termékeny talajának köszönhetően a mezőgazdaság volt meghatározó: az állattenyésztés és a szántóföldi gazdálkodás mellett a szőlőtermesztés, borkultúra, majd a kertészetek, a családi gazdaságok és az intenzív kertkultúra is megjelent.

A térség múltjában nagy jelentőséggel bírt az itt levő ásványi vagyon kiaknázása, bár a bányászat a XIX. század második feléig másodlagos gazdasági tevékenység maradt a mezőgazdaság mellett. A bányászat időszakos tevékenységként jelent meg (az őszi-téli hónapokra koncentrálódott), így az itt élők általában „kétlaki” életet folytattak: családi gazdaságaikat nem hagyták hátra és mezőgazdasággal is foglalkoztak az év fennmaradó részében. Ezt a fajta életmódot a vasút fejlesztése is elősegítette, hiszen ezt követően lehetőség nyílt az ingázásra. A gyárosok sürgetésére az 1868. évi XLIX. tc. akkori állami beruhásként elrendelte a bányaművelés előmozdítása végett a Miskolcra Putnok felé vezető vasút építését, amelyet a környéken élők, gazdálkodók és az ipart folytatók egyaránt kihasználtak. A vonalat 1871-ben adták át, amely a későbbiekben is meghatározó volt az ipar fejlődése szempontjából (*Barcikai História*, 1997).

A bányászat a környező kistelepülések életében is nagyon fontos szerepet játszott. Kazincbarcika közvetlen közelében, a Múcsony-Szuhakálló–Ormosbánya szénmedencében, az itt levő bányásztelepülések közül kiemelhető a tőle 15 km-re északra fekvő Rudabánya, ahol már a középkorban elkezdődött a vasércbányászat. A település a XIV. század végére a hét felső-magyarországi bányaváros egyikévé vált, ahol a bányászat közel hatszáz évig (1985-ig) volt jelen. Ormosbánya területén a XVII. század közepén indul meg a szénbányászat, amely az 1960-as években érte el fénykorát. Rudolftelep – amely Izsófalváról vált le 1994-ben – szintén az elmúlt másfél évszázad szénbányászata kapcsán népesedett be. A Mályinkán élők szénégetéssel foglalkoztak a XVIII. századtól. Kazincbarcika mai terü-

tét nézve az 1850-es években indult meg a barnaszénbányászat, a korabeli Sajókazincon, a Herbolya-völgyben. A település életében ekkortól kezdve beszélhetünk az iparosodás megindulásáról. 1894–95-ben megalakult a Barcikai Kőszénbánya Vállalat, 1897-ben a Sajókazinci Kőszénbánya Részvénytársaság, amely további munkaerőt szívott fel a közeli és távolabbi térségből, ennek következtében a terület ipari jellege tovább erősödött.

A XX. század elején az itt élők közel fele dolgozott a mezőgazdaságban, egyharmada pedig a bányászatban. A két világháború között a szénbányászatra vegyipar települt: felépült a Barcikai Erőmű, valamint 1922–23-ban Kandó Kálmán megalapította Berentén az Imperiál Vegyészeti Gyárat, mint kísérleti szénlepárlót (Szőke, 2004), amely a későbbi vegyipari kombinát helyén az 1930-as évek végéig üzemelt (Barcikai História, 1999).<sup>86</sup> Ezzel a hagyományos agrártársadalom fokozatosan felbomlott, az ipari, és a szolgáltató funkciók jelentősége, valamint a szekunder szektorban foglalkoztatottak száma is növekedett. A népességszám az 1870-es évihez képest megduplázódott, 1949-re elérte az 5000 főt (Csurák, 2004).

### *A város építésének időszaka*

A település életében a második világháborút követően jelentős változások kezdődtek: 1947-ben Barcikát és Sajókazincot közigazgatásilag egyesítették, ezt követően a Kazincbarcika nevet viseli. 1954-ben az egykori Berentét is hozzácsatolták, ekkor Kazincbarcika városi rangot kapott.

Az államosítás és a központi tervezés időszaka a magyar településhálózatot jelentősen átalakította, amely az Észak-borsodi régiót is érintette: Kazincbarcika építése is az 1950. évi I. ötéves terv része volt. A város építését a Városberuházó Vállalat irányításával 1951. szeptember 1-jén kezdték meg (Kazincbarcika Város Beruházási Programja, 1954). A Borsodi Ipari Tröszt-féle beruházási program a te-

<sup>86</sup> A gyár megszűnésével kapcsolatban meglepő történetet olvashatunk. A gyár működése idején, Kandó Kálmán sikeres kísérleteit egy német vegyipari cég vezetői nem nézték jó szemmel, és mindent elkövettek, hogy lehetetlenné tegyék az üzem működését. Például le akarták pénzelní a magyar vállalkozókat, de mivel ez nem vezetett eredményre, ipari kémeket és szabotőröket csempészttek a telepre. Az ügy bíróságon folytatódott Kandó Kálmán 1931. évi halálát követően. Végül öt év után a kúria bűncselekmény hiányában felmentette a vádlottakat. Ezután a kísérleteket már nem folytatták, a gyár 1938-ban bezárt (Barcikai História 1999. 1. sz.).

lepülés megépítésének minden részletét tartalmazta, így a gyáregységek felépítését, a város létszámának emelkedéséhez kapcsolódó középületek és kiszolgáló létesítmények paramétereit, a lakások számát, az intézmények férőhelyeit (Csurák, 2004). A település terve ugyanazon a mintán alapult, mint a sztálinvárosi, illetve, mint a tatabányai terv (Szirmai, 1988). A korabeli beszámolók szerint „a helybéliek nem igazán tudták, hogy mi fog létesülni, majd amikor híre kelt, hogy nagyváros és nehézipari központ kialakítása a cél, akkor pedig nem hitték, hogy megvalósul” (Géczi–Nagy, 1956). A városfejlesztés célja a meglevő nehézipari központok (jelen esetben Ózd) túlterheltségének csökkentése, valamint a gyengén urbanizált térségek fejlesztése volt (Germuska, 2004).

Az 1950-es évtizedben az ún. borsodi kooperáció keretei között Kazincbarcikán és Berentén széntüzelésű hőerőművet, szénosztályozót, kokszolóművet, s barnaszénalapú vegyipari üzem (nitrogénmű) építését határozták meg, amelyeknek 4 éven belül teljes kapacitással kellett volna működniük. Az ország minden tájáról érkeztek ide, 1951 és 1953 között működő kényszermunkatábor hadifoglyai is dolgoztak az építkezéseken (Barcikai História, 1994). Az építkezések lassabban zajlottak a tervezettnél, de az üzemek 1954-re megkezdték működésüket, 1955-ben átadták a Berentei Hőerőművet (későbbi nevén Borsodi Hőerőmű), valamint ötéves építkezést követően a térség legnagyobb beruházását a Borsodi Vegyi Kombinátot (BVK), amely a város és környéke első számú foglalkoztatójává lépett elő. Grandiózus méretével ma is tájidegen elem a hegyvidéki területen.

Fontos cél volt a dolgozók számára a lakóhely kialakítása is. Az elképzelések szerint a leendő új város a Sajó völgye bányászainak lakótelepe kell, hogy legyen. Ez Kazincbarcika esetében rövidtávon 4000, nagyobb távlatban 10 000 lakás építését jelentette. A település lakosságának növekedése 1957-től gyorsult fel. A lakásállomány 1960 és 1970 között 6702-re növekedett (KSH Népszámlálás, 1970). A népességszám több mint két és félszeresére nőtt, és elérte a 28 320 főt. Az új lakók döntően Kelet-Magyarország (Szabolcs-Szatmár-Bereg megye, Dél-Borsod) területéről, a legszegényebb vidékekről érkeztek (többen roma származású nagycsaládosok). A legképzettebb kőművesek Szegedről származtak (Csurák, 2004), ezen kívül a Német Demokratikus Köztársaságból is érkeztek munkások, akik később itt telepedtek le (Géczi–Nagy, 1956). Sok munkás más új város építésén is dolgozott. Mivel az új



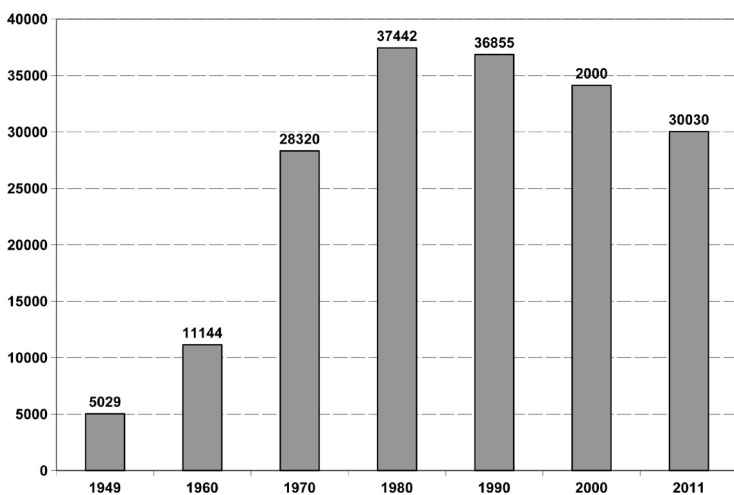
lakók fiatalok voltak, így már a város építése során kezdett kialakulni egyfajta identitás, a településhez való kötődés is.<sup>87</sup>

Kazincbarcika az 1960-as évtizedben Magyarország leggyorsabban növekvő városa lett, amely a népességszám növekedésének adataiból is jól látható (17. ábra).

A lakosság korszerkezete fiatalos 1970 és 1990 között (18. ábra). 1970-ben a lakosság közel egyharmada, majd a rendszerváltás idejére egynegyede volt fiataikorú.<sup>88</sup> Az időskorúak aránya nem érte el a 10%-ot, amely a magyarországi értéknek (18,9%) csupán a fele volt (KSH, 1990).

A népességszám növekedése az intézmények fejlesztését is szükségessé tette. A szocialista városfejlesztés ötéves tervei pontos számokat írtak elő a bölcsődei, óvodai férőhelyek, az iskolai tantermek számát illetően. Az 1970-es évektől kezdve az alap- és közép-fokú oktatási, valamint a szociális ellátást biztosító intézmények építése is megindult, amelynek eredményeképp kilenc általános és hat középiskola létesült, valamint az itt levő ipar profiljához igazodva vegyipari automatizálási főiskola is működött 1989-ig.<sup>89</sup>

**17. ábra:** A népesség számának alakulása Kazincbarcikán (1949–2011, fő)

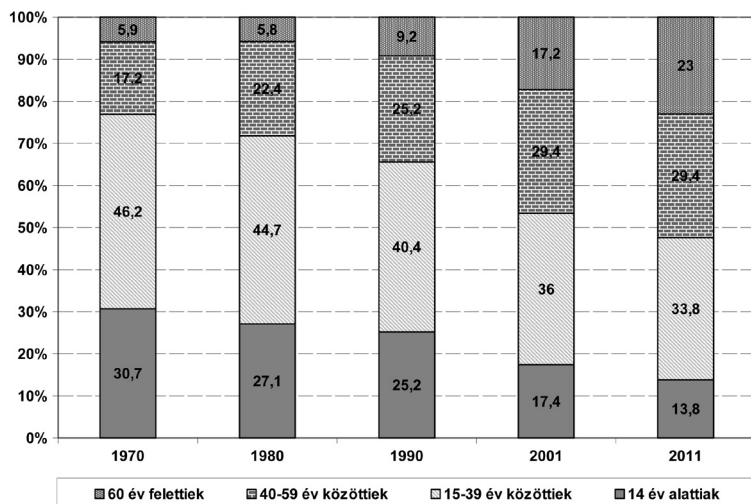


Forrás: Népszámlálási adatok alapján saját szerk.

<sup>87</sup> Interjúalany az önkormányzat részéről.

<sup>88</sup> Kazincbarcikát – hasonlóan Dunaújvároshoz – a „fiatalok városának” nevezték.

<sup>89</sup> Miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem Vegyipari Automatizálási Főiskolai Kar, Kazincbarcika.

**18. ábra:** A lakosság korszerkezetének alakulása (1970–2011, %)

Forrás: Népszámlálási adatok alapján saját szerk.

Az egészségügyi intézmények (Városi kórház), művelődési- és kulturális intézmények (Egressy Béni Művelődési Központ), valamint járási, majd kistérségi központként a köz- és szakigazgatást kiszolgáló intézmények (Gyámhivatal, Rendőrkapitányság, Tűzoltóság, Városi Bíróság, Városi Ügyészség) szintén elkezdtek a működésüket.

A település szerkezetében is jelentős változások történtek, hiszen a házigyári építkezések következtében panel lakótelepek épültek, új főtér létesült, a közintézmény-hálózat teljesen kiépült.

Az 1970-es évekre a legnagyobb foglalkoztatóban, a Borsodi Vegyi Kombinátban több mint 6000 fő dolgozott. A BVK-nak nemcsak foglalkoztatásban volt szerepe, hanem részt vett a város intézményeinek építtetésében, fenntartásában, a kultúra és a sport támogatásában, erősítve ezzel a település társadalmi kohéziójának növelését. A vegyiparhoz kapcsolódóan önálló gyáregységek fejlődtek ki (pl. savüzem, oxigénüzem, gázgyár). A Bükkaljai Bányászati Bányászati üzemében a foglalkoztatottak száma meghaladta a 2200 főt. A további nagy munkáltatók közé tartozott a Bányászati Aknamélyítő, a Könnyűbeton-üzem, a női foglalkoztatás elősegítésére létrehozott Habselyem-kötöttárugyár, valamint a Városgazdálkodási Vállalat (Csurák, 2004).

1970 és 1990 között az iparban foglalkoztatottak száma tovább növekedett (8136 főről 10 301-re), míg a tercier szektorhoz képest

arányaiban csökkent 67%-ról 60%-ra. (A 2001. évi népszámlálás adatai alapján a tercierben foglalkoztatottak aránya 51%, míg az iparban, építőiparban 33%) (*Népszámlálás, 1970, 1990, 2001*).

A város fokozatos építésének, az intézmények és a munkahelyek létrehozásának köszönhetően Kazincbarcika 1971-ig járási jogú városként működött.<sup>90</sup> Az 1950-es évek közepétől, az 1970-es évtized végére történt extenzív fejlesztéspolitika nyomán Kazincbarcika funkcionális értelemben is várossá vált (*Sikos, 1955*).

A szocialista időszak válságának jelei már az 1970-es évek végén jelentkeztek, holott az extenzív jellegű iparfejlesztés az 1980-as évekig tartott. A recesszió döntően a nyersanyagok keresletcsökkenése, az erőltetett iparosítás forrásainak kimerülése miatt indult meg. Berentén 1977-ben, Rudabányán 1985-ben, Tervtáróban pedig 1986-ban szűnt meg a bányászat, így 2500 bányász maradt munka nélkül, vagy kényszerült ingázásra például Kazincbarcikára, vagy Miskolcra. A bányászatban foglalkoztatottak létszáma kb. hétszáz főre esett vissza. A visszaesés más ágazatokat és gyáregységeket is érintett, például a bányagépjavitókat, a szénosztályozót. A válság továbbgyűrűző hatása a helyi építőipart is sújtotta, hiszen a lakásépítések száma erősen csökkent. Az állami építkezések az 1980-as évek végére megszűntek, az itt levő lakásépítéssel foglalkozó üzemeket felszámolták.

A rendszerváltozást megelőző években, a vegyi kombinátban is csökkent a foglalkoztatottak száma, amely az előállított termékek (műtrágya, PVC) keresletcsökkenésével, a bevételek apadásával volt összefüggésben.

## A rendszerváltozás évei

A rendszerváltozás alapvetően átalakította Kazincbarcika és környéke lehetőségeit, fejlődési irányvonalait. A piaci viszonyok megjelenése, az állami redistribúció megszűnése, a nehézipar összeomlása máig tartó válságot idézett elő a térségben. A változások a foglalkoztatási szerkezet átalakulásában, a társadalmi struktúrában, a

<sup>90</sup> A járási jogú város a városok egy jogi kategóriája volt Magyarországon 1954–1971 között, amelynek értelmében a város a közigazgatási területén mindazokkal a jogokkal és kötelezettségekkel bírt, amelyekkel a községek területén a járási tanácsok (*Endrédi, é. n.*).

munkanélküliek számának alakulásában is megjelentek, s ez a térség demográfiai szerkezetére is hatással volt. Nagyarányú elvándorlás indult meg a korábban munkahelyek bőségét kínáló ipari térségből. A város és környéke recessziójának alapvető oka egyrészt a szocialista gazdasági struktúra összeomlása, az itt levő vállalatok egy részének privatizációja, másrészt bezárása, a munkahelyek megszűnése, a foglalkoztatottság válságba kerülése volt.

A foglalkoztatottak száma minden szektorban drasztikusan visszaesett. A legnagyobb foglalkoztató, az addig állami tulajdonú BVK – új tulajdoni keretek között – már BorsodChem Rt. néven működött tovább 1991-től, bár jóval kisebb dolgozói létszámmal. Annak következtében, hogy az üzemben tovább folyt a termelés, a válság nem volt olyan katasztrofális, mint például Ózdon, Komlón vagy Oroszlányban, ahol a bányászati tevékenység és a hozzá tartozó vállalatok termelése teljes egészében megszűnt. Míg 1987-ben a korábbi BVK-ban 7000 fő dolgozott, addig 1991-ben az „utód” BorsodChemben 5500-an, s ez a szám 1994-re 3700 főre apadt.

Ezt enyhítette, hogy a BVK-ból kivált gazdasági szervezetekben és 1-2 főt foglalkoztató (kényszer)vállalkozásokban több mint ötszázan dolgoztak.<sup>91</sup> Ezek többsége vállalkozási ismeretek, tapasztalat hiányában jött létre, érdemi piackutatás nélkül, igen szerény tőkebefektetéssel. A vállalat privatizálása után több nemzetközi részvényese volt a cégnek, többek között ír és osztrák befektetők. A legutolsó tranzakcióra 2011-ben került sor, ekkor az osztrák befektetői csoport eladta 96%-os részesedését a kínai Wanhua Industrial Groupnak. Az egykori óriásvállalat ma távol-keleti tulajdonossal bíró, új termékszerkezettel és hatékonyabb üzemszervezéssel működő gazdasági társaságként maradt talpon és működik a térségben. Fog-

<sup>91</sup> Kényservállalkozónak az a magánszemély minősül, aki munkaerő-piaci kiszolgáltatottsága miatt, foglalkoztatása érdekében rákényszerül arra, hogy munkaviszony helyett munkavégzésre irányuló színlelt jogviszonyt létesítsen. S hogy miért jó ez egy munkáltatónak? Ez a legáltalánosabb módja az adó- és járulékteher megkerülésének, amikor a munkáltató hivatalosan minimálbéren foglalkoztatja alkalmazottját, holott a nevére szóló költség számlák ellenében ennek többszörösét fizeti ki, adómentesen. A kényservállalkozás klasszikus formája, amikor a felek megbízási vagy vállalkozási szerződést kötnek munkaszerződés helyett, illetve a korábban fennálló munkaviszonyt alakítják át polgári jogviszonnyá. Előfordulhat, hogy a munkáltató egy gazdasági társasággal köt szerződést, valójában azonban a cég tagjai a munkáltató alkalmazottjai (Forrás: [www.cegvezetes.hu/](http://www.cegvezetes.hu/) 2005/11/leplezett-foglalkoztat-as-es-adohatosag/). A rendszerváltozás egyik új „vállalkozási” formája Magyarországon.

lalkoztatottainak száma 2500-2700 fővel stabilizálódott. Az itt dolgozók 20 km-es körzetből, 22 településről érkeznek.<sup>92</sup> Amint azt egyik önkormányzati vezető hangsúlyozta, „függés alakult ki a BorsodChem és a város között, nem mindegy, hogy megy neki, hogyan gazdálkodik. (...) Korábban a cég uralkodott a városon, viszont az új vezetés célja az, hogy a BorsodChem szerves részese, egyenrangú partnere legyen a városnak, egy olyan szimbiózisban, ahol egymás nélkül nem mennek a dolgok.”<sup>93</sup>

A korábbi másik jelentős foglalkoztató, a Borsodi Hőerőmű is magántulajdonba került. 1993-ban jött létre az AES Borsodi Energetikai és Szolgáltató Rt. (Borsodi Hőerőmű Kft., Berente területén volt található), amely a privatizáció során az amerikai AES tulajdonába került. 2011-ben már csak közel 120-an dolgoztak az erőműben, azonban a tulajdonos fizetéképtelenné vált és a céget még ebben az évben felszámolták.

A szénybányászat, a szénfeldolgozás a rendszerváltás idején teljesen megszűnt, az építőipari és könnyűipari vállalatok is súlyos válságba kerültek. A korábbi, 1960-tól működő Könnyűbetongyárat 1992-ben megvásárolta az YTONG Holding, Európa legnagyobb gázbeton gyártó cége, amely YTONG Hungary Kft. Borsodi Falazóelemgyár néven működött tovább 1998-ig.

A korábbi jelentős foglalkoztatók közül kiemelhető a könnyűiparban korábban jelen levő Habselyem Kötöttárugyár jelenlegi utódja, amelyet 1994-ben privatizáltak, és a német tulajdonú Kübler cégcsoport érdekltségébe került. Zöldmezős beruházás keretében Kazincbarcikán modern üzem építése indult meg, amely ma Kübler Konfekcióipari Kft-ként működik. A cég fő profilja a védő- és munkaruházat készítése, ahol közel 330 varrónőnek adnak munkalehetőséget.

A gazdasági átalakulás következtében a foglalkoztatottak aránya minden településen jelentősen csökkent. Kazincbarcika esetében 1990-ben a népesség 46%-a dolgozott (ebből közel kétharmada az iparban), mára ez az arány 38%-ra esett vissza (*Népszámlálás, 2011*). A környező településeken markánsabban csökkent a foglalkoztatottak aránya, amely mára sok esetben a 25%-ot sem éri el (*Népszámlálás, 2011*). Ez egyrészt a térségi, kisebb településen

<sup>92</sup> Interjú, a városvezetés részéről.

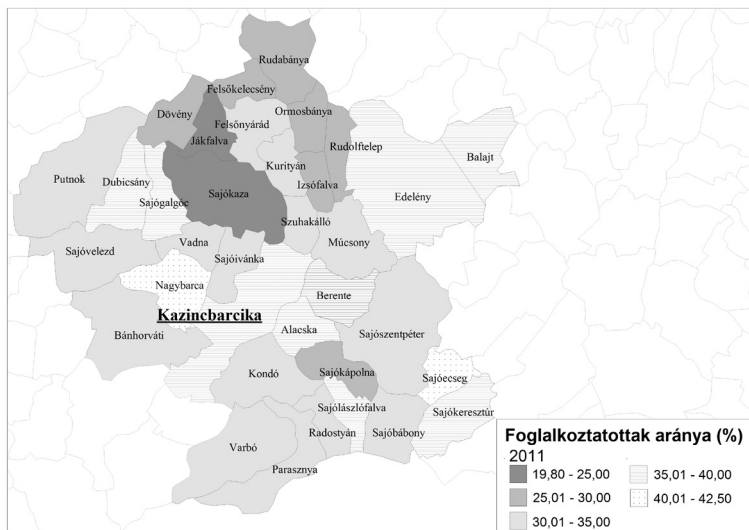
<sup>93</sup> Interjú, BorsodChem Zrt. részéről.

levő munkahelyek bezárásának, másrészt a kazincbarcikai munkahelyek megszűnésének következménye (19. ábra). A foglalkoztatás csökkenésének további problémája, hogy a rendszerváltozás óta nem érkezett jelentősebb munkaerőt igénylő foglalkoztató a területre, amely elősegítené a munkanélküliség csökkenését. Ezt a tendenciát súlyosbítja az a tény is, hogy a BorsodChem Zrt. technikai fejlődésével egyre kevesebb alkalmazottra van szükség (*Kazincbarcika Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008*).

A kedvezőtlen helyzetet a városvezetés és a megye különböző vállalkozásösztönző programokkal, ipari park létesítésével próbálja javítani, „fő célcsoportjuk az itteni vegyipari termelést kiszolgáló szolgáltatások, de más vállalkozás befogadására is nyitott a helyi önkormányzat. A vállalkozók ösztönzését, a helyi imázs javítását nemzetközi pályázat keretében is javítani szeretné a város.”<sup>94</sup>

Kazincbarcikán 1990-től a gazdaság jelentős méret- és tulajdonosi struktúraváltozáson ment keresztül. Megnövekedett az egyéni vállalkozások, valamint a gazdasági szervezetek (elsősorban a betéti és

**19. ábra:** A foglalkoztatottak aránya a népességben belül a Kazincbarcikai kistérségben (2011, %)



*Forrás: Népszámlálási adatok alapján szerk. Baji P.*

<sup>94</sup> Interjúalany a városvezetés részéről, aki a korábban említett Svájci Alap pályázatra utalt.

**11. táblázat:** Kazincbarcika legnagyobb foglalkoztatói (2007)

Vállalkozás neve	Fő tevékenység	Foglalkoztatotti létszám (fő)
BorsodChem Zrt.	Vegyi alapanyaggyártás	2016 fő
Észak-magyarországi Regionális Vízművek Zrt.	Ivóvíz szolgáltatás	347 fő
Kübler Konfekcióipari Kft.	Textil- és egyéb ruhagyártás	327 fő
Framochem Kft.	Finomkémiai termékek gyártása	112 fő
Émász Nyrt.	Villamosenergia szolgáltatás	130 fő
Heinzler Gépgyártó Kft.	Fémszerkezet gyártása	88 fő
Ongrobau Kft.	Építési szakipar	75 fő

*Forrás: Borsod-Abaúj-Zemplén megye társadalmi-gazdasági helyzetképe, 2008.*

a korlátolt felelősségű társaságok) száma, akik nem tudják átvenni korábbi állami nagyvállalatok gazdaságban betöltött szerepét, a település adóbevételehez elenyésző mértékben járulnak hozzá, és a foglalkoztatásban is jóval kisebb mértékben játszanak szerepet.

Kazincbarcikán jelenleg a helyi önkormányzat, valamint a hozzá tartozó intézményhálózat a legnagyobb foglalkoztató: közintézményeiben, ill. gazdasági társaságaiban kb. 3200-an dolgoznak. Ezt követi a BorsodChem Zrt. (a 2013. évi adatok szerint 2700 fő), majd jelentős lemaradással a Vízmű és a könnyűipari termékeket előállító társaság (11. táblázat).

A település intézményeinek, üzemeinek vonzáskörzete kiterjedt, a kistérség területén lényegesen túlnyúló foglalkoztatást biztosítanak – elsősorban a BorsodChem. 1990-ben több szomszédos város, így Edelény, Sajószentpéter, Szendrő, sőt Ózd és Miskolc esetében is jelentős volt az ingázók száma, amely jelenleg a foglalkoztatottak arányának 40%-át jelenti, akik főleg a 10-15 km-es körzetből érkeznek ide dolgozni. Miskolc esetén viszont ez fordítva is igaz, hiszen az elektromos kéziszerszámokat gyártó és fejlesztő német óriásvállalat, a Bosch csoport gyáregysége sok munkást vonz Kazincbarcikáról és környékéről is.<sup>95</sup>

<sup>95</sup> Interjú, a városvezetés részéről.

A gazdaság további fontos elemei a városban működő kiskereskedelmi üzletek, amelyek a kistérség településeit is kiszolgálják. A kiskereskedelmi üzletek száma az elmúlt tíz évben jelentősen csökkent (635-ről 432-re), amely egyrészt a betelepülő nagyáruházaknak, másrészt a miskolci hipermarketek térnyerésének tudható be. Ez a tendencia kedvezőtlenebb képet mutat a megyei és az országos állapotokhoz képest, ugyanis míg a megyében csak 0,56 %-kal csökkent, addig az egész országot tekintve 5,62 %-kal nőtt ezen üzletek száma.

A foglalkoztatás recessziójának következtében Kazincbarcikán és környékén a korábbi évtizedekben még ismeretlen fogalmak jelentek meg, úgymint a munkanélküliség, valamint a segélyezés. A munkanélküliek aránya 1990-ben Kazincbarcikán az aktív kereső népesség körében 34–35%-ot, a környékbeli községekben több helyen 60%-ot is elért. 1998 óta a munkanélküliek száma 2000 és 3000 fő között mozog, a tartós munkanélküliek stabilan magas száma mind Kazincbarcikán, mind pedig a kistérség településein (20. ábra) jellemző. Amint egy interjúalany hangsúlyozta az ezzel kapcsolatos problémát és jövőbeni veszélyt, „a fiatalok, akik más-  
hol tanulnak, a munkahelyek hiánya, az elhelyezkedés nehézsége miatt sem akarnak ide visszajönni.”<sup>96</sup>

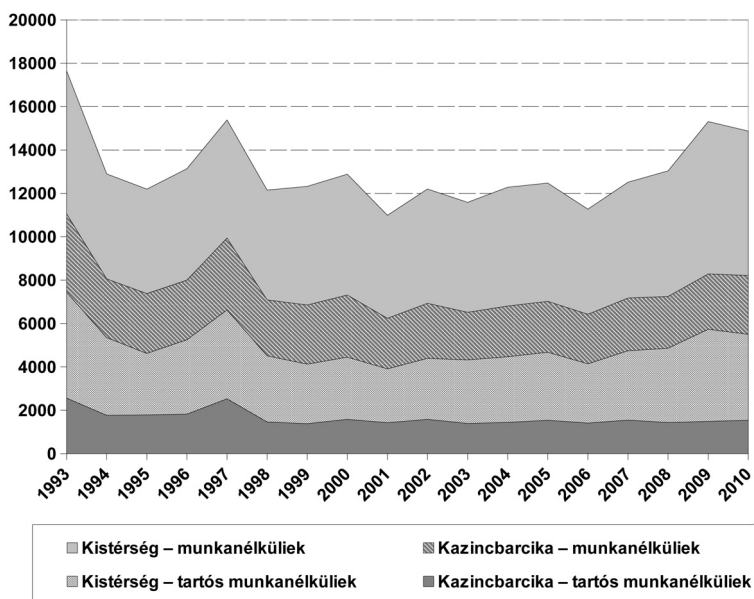
A munkanélküliség a fizikai munkásokat, valamint az alacsony iskolai végzettségű csoportokat érintette elsősorban, mivel őket bocsátották el először a korábbi ipari üzemekből, gyárakból és bányákból. Ezen kívül a fiatalokat, valamint a 45 év felettieket veszélyezteti a munkanélkülivé válás. A férfiak jóval nagyobb arányban vannak jelen a munkanélküliek körében, szintén a nehézipar recessziójából adódóan.

A rendszerváltozás gazdasági hatásai tehát számos problémát okoztak. A munkanélküliség, a leépítések a társadalom minden csoportját érintették: amint egyik interjúalany megfogalmazta, „vesztesek és abszolút vesztesek jelentek meg a városban.” Előbbiek közé sorolta „az egyszerű, képzetlen embereket, segédmunkásokat, akiknek 8 osztály végzettségük van. Vesztesek azok a szakmunkások, akik középkorúak, ezelőtt 10-20 évvel úgy gondolták, hogy kihúzzák az akkori szakmájukkal; valamint a nehézipari dolgozók is, akik olyan munkakörben voltak alkalmazva, ahonnan a

<sup>96</sup> Interjú, a városvezetés részéről.



**20. ábra:** A munkanélküliek és tartós munkanélküliek számának alakulása Kazincbarcikán és a Kazincbarcikai kistérségben (1993–2010, fő)



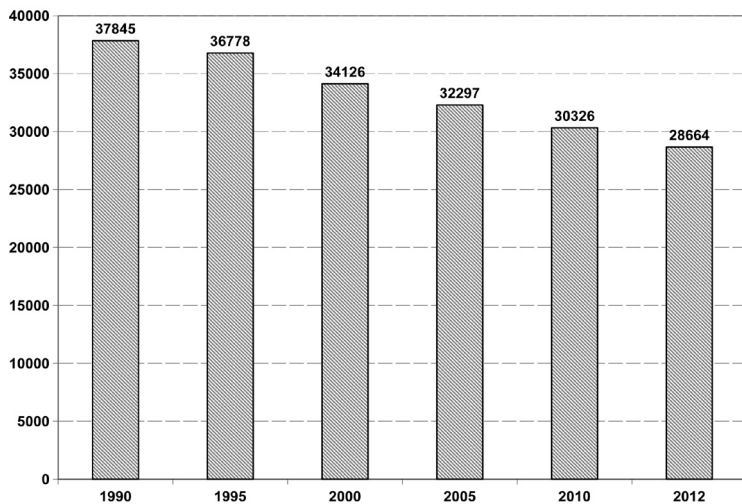
Forrás: ÁFSZ adatok alapján saját szerk.

megszűnést követően még valamilyen irányba tudtak előrelépni. Az abszolút vesztesek azonban a bányászok, „akik az életüket tettek fel arra az iparágra, amely nyom nélkül eltűnt.”<sup>97</sup>

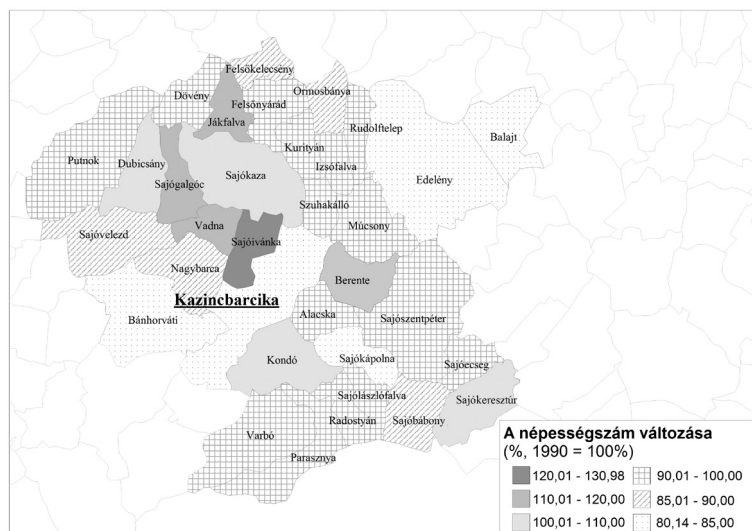
## Kazincbarcika és térsége társadalmi-demográfiai jellemzői

A gazdaság visszaesésének hatása leglátványosabban a népesség számának csökkenésében jelent meg (a rendszerváltozás óta közel 10 ezer fővel kevesebb), és ez nem csak Kazincbarcikát (21. ábra), hanem a környéki településeket is érintette (22. ábra). A foglalkoztatás, a lakosság életkörülményeinek változása vándorlási hullámot indított el a térségből, különösen a fiatal korosztály körében jelentős a migráció. A népességfogyási tendenciák Kazincbarcikán erőteljesebben jelentkeznek az országosnál, és a régió hasonló nagyságú

<sup>97</sup> Interjúalany, városi fenntartású gazdasági szervezet részéről.

**21. ábra:** Kazicbarcika népesszámának alakulása (1990–2012, fő)

Forrás: KSH adatok alapján saját szerk.

**22. ábra:** A népesszám változása a Kazincbarcikai kistérségben (1990–2010, %, 1990=100%)

Forrás: KSH adatok alapján saját szerk.

városaihoz viszonyítva csak Ózdon kedvezőtlenebb a helyzet. A népességfogyási tendenciát leghatározottabban a természetes szaporodás, illetve fogyás, valamint a vándorlási különbözet befolyásolja.

A kistérség települései közül csupán 5 községben nőtt a népességszám, Kazincbarcikán 12%-kal csökkent (22. ábra). Ebben az is közrejátszott, hogy Berente község önállóvá vált, létrehozva ezzel egy közel 1200 fős, növekvő népességű községet (*KSH Tájékoztatási Adatbázis*).

A természetes szaporodás, illetve fogyás alakításában főszerepet tölt be a területen élő népesség korösszetétele. Az új városok egyik sajátossága, hogy a népesség növekedése döntően a fiatal generáció beköltözésének volt köszönhető, így a természetes szaporodás, a gyermekek számának növekedése is jelentős volt: 1970-ben a lakosság 30%-a 14 év alatti, s csupán 5,9%-a 60 év feletti, amely arányok 1980-ban is hasonlóak. A recesszió megindulásával azonban egyre inkább csökkent a fiatalok aránya és növekedett az időseké. A 12. táblázat jól szemlélteti, hogy – míg a rendszerváltás idején a város joggal nevezhető a fiatalok városának, hiszen 43 idős jutott 100 fiatalra – addig 2010-re szinte kétszer annyi időskorú jut egy fiatalkorúra számítva.

A népességszám csökkenésében a természetes demográfiai fogyásnál jelentősebb szerepe van az elvándorlásnak. Ez a tendencia már évtizedek óta megfigyelhető és különösen a fiatalabb (20–40 év közötti) korosztályra jellemző. Az elvándorlók iskolai végzettsége magasabb a városi átlagnál, ami veszélyes tendencia. Az egyik interjúalany kiemelte, hogy „a vándorlás két irányban is érinti a várost. Egyrészt a képzett, munkaképes korosztály a városból a szomszédos, élhetőbb településekre költözik (pl. Sajóivánka), míg a roma lakosság a könnyebb megélhetés reményében Kazincbarcikára vándorol.<sup>98</sup>”

**12. táblázat::** Az öregedési index<sup>99</sup> alakulása (1990–2010, %)

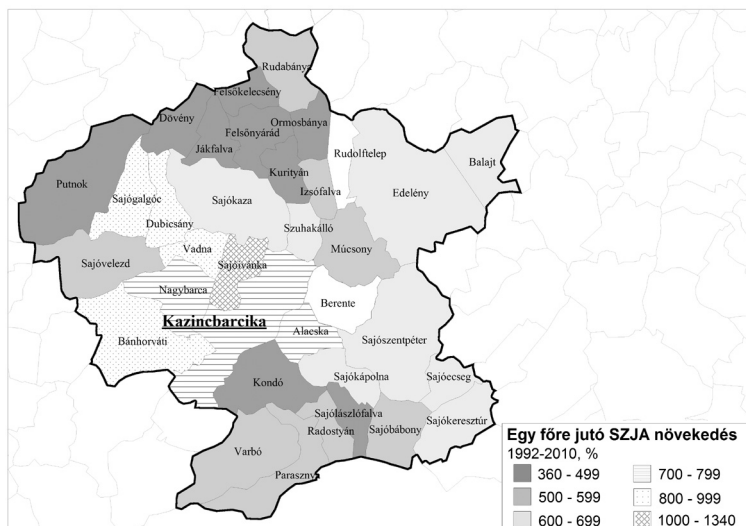
	1990	1995	2000	2005	2010
Kazincbarcika	43	68	101	140	176

*Forrás: KSH adatok alapján saját szerk.*

<sup>98</sup> Interjúalany a városvezetés részéről.

<sup>99</sup> Öregedési index: a 60 évnél idősebbek és 14 évnél fiatalabbak egymáshoz viszonyított, adott népességben belüli aránya.

**23. ábra:** Az egy főre jutó személyi jövedelemadó alakulása a Kazincbarcikai kistérségben (1992–2010, %)



*Forrás: Nemzeti Adó- és Vámhivatal adatai alapján szerk. Baji P.*

A munkaerő-piaci lehetőségekkel, a foglalkoztatási szinttel, valamint a társadalmi-gazdasági fejlettséggel szorosan összefügg a településen megszerezhető jövedelmek nagysága (23. ábra), amelyet nagymértékben befolyásol az itt élők gazdasági aktivitása. A térség helyi jövedelmi viszonyai átlagosan 22–25 %-kal maradnak az országos átlag alatt, ezzel szemben a megélhetési költségek mindössze 8–10%-kal alacsonyabbak az országos átlagnál.

A rendszeres szociális segélyben részesülők száma meghaladja a 3,81 %-ot (1168 fő), azaz minden 25. kazincbarcikai lakos megélhetésének forrása a szociális ellátó rendszer. Kazincbarcikán és környékén nem szabad megfeledkezni az itt élő roma közösségekről. Jelenleg 5-6 ezerre becsülhető a városban élő romák száma.

### ***Települési és társadalmi kapcsolatok, civil szervezetek***

Kazincbarcikának a rendszerváltozás előtt is voltak nemzetközi kapcsolatai. Testvérvárosa ugyan csak egy volt, a bulgáriai Dimitrovgrád, de – elsősorban a városban működő vállalatok és üzemek fejlesztési, termelési és üzleti tevékenysége révén – a világ számos országával létesültek kapcsolatai (például a Szovjetunióval, a Német Demokratikus Köztársasággal, a Német Szövetséggel).

Köztársasággal, Japánnal, Angliával, Franciaországgal, Olaszországgal). A színjátszófesztiválok révén majd egy hétig valóban nemzetközi mércével is mérhető fesztiválvárossá vált Kazincbarcika. Kezdetben csak magyar, majd külföldi csoportok, az 1980-as évek elejétől pedig már „nyugati” együttesek is jöttek. A rendszerváltozás után e kapcsolatok nemcsak szélesedtek, de tartalmában más jelleget is öltöttek. A bolgár Dimitrovgrád helyébe az Alz folyó melletti német Burgkirchen lépett, s a két város között évente küldöttséget cserél.<sup>100</sup>

A civil szféra aktívan részt vesz a város életében, egyre több és egyre nagyobb volumenű rendezvények szervezését vállalják fel. A rendezvények lebonyolításához rendszeresen kapnak szakmai segítséget a helyi közintézményektől. Ezek közül kiemelhető a Kazincbarcikai Egyesületek Fóruma, amely 15 esztendeje a városi civil szervezeteket fogja össze és támogatja. Tevékenységei között jogi tanácsadás, pályázati segítségnyújtás ugyanúgy szerepel, mint civil rendezvények szervezése, támogatása, koordinálása. A Fórum megalapításában 1996 decemberében közel tizenöt, akkor már aktívan tevékenykedő civil egyesület vett részt.

A Kazincbarcikai Egyesületek Fóruma a Megyei Civil Szolgáltató Központtal sikeres pályázat nyomán konzorciumi együttműködés keretében térségi tanácsadói szolgáltatást biztosít. A civil szervezetek legjelentősebb rendezvénye a minden évben megrendezésre kerülő Civil Szervezetek Nemzetközi Találkozója, amelyre Szlovákiából, Romániából, Németországból, Lengyelországból, Szerbiából érkeznek vendégek.

A helyi civil szektor fejlődési lehetőségei bővültek 2006-ban a Megyei Civil Hálózat, illetve a Nemzeti Civil Alap létrejöttével, mely utóbbi révén – a szektorból eddig nagyon hiányzó – működési támogatások biztosítására nyílik lehetőség. Az utóbbi években lendületet kapott a civil szervezetek alapítása, létrehozása a városban, amely alapján jelenleg 164 civil szervezet működik a városban, ez közel 10%-os növekedés a 10 évvel korábbihoz képest (*KSH Tájékoztatási Adatbázis*).

A helyi társadalmi életben fontos szerepet játszik a sport, számos sikeres sportoló kezdte pályafutását Kazincbarcikán. (Például a BVK, majd BorsodChem által támogatott klubokból.) A vá-

<sup>100</sup> <http://epa.oszk.hu/00500/00552/00001/c17.htm>

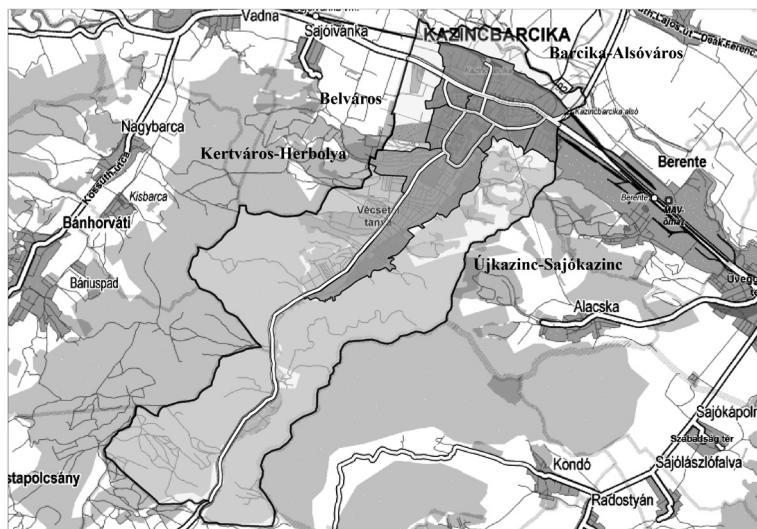
ros már több alkalommal is elnyerte a „Sport városa” kitüntető címet. Jelenleg az önkormányzati tulajdonban levő Egressy Béni Könyvtár, Kulturális és Sport Központot számos lehetőséget biztosít az itt élőknek.

### ***Lakókönyezet, épített környezet, közszolgáltatások***

A város kiépülése, gazdasági szerepének alakulása a térség épített környezetén is nyomot hagyott. Amint egy interjúalany említi, „a város szerkezetét nézve, nagyon érdekes ez a csinált városiság.”<sup>101</sup> Kazincbarcikán közel 2000 lakóház található, az emeletes épületek aránya 28%. A lakások száma 12 436, ebből önkormányzati tulajdonban van 868 lakás, amelyek szociális bérlakásként funkcionálnak. A lakások 76%-a összkomfortos. A lakásépítési tevékenység az 1990-es években jelentős mértékben visszaesett, 1990 és 1995 között mindössze 174, az elmúlt tíz évben 235 új lakás épült a városban. Az alacsony komfortfokozatú lakott lakások aránya a településen 6,26% (ezek főként a város falusias beépítésű herbolyai és felsőbarcikai részeken helyezkednek el), ami meglehetősen kedvező, hiszen a megyében ez a mutató 25,94%, míg az országban 18,12 % (KSH, 2011).

Jelenleg a következő városrészek különíthetők el Kazincbarcikán (24. ábra): 1.) Belváros: itt koncentrálódnak a város szolgáltató intézményei, szinte valamennyi funkció megtalálható, azonban az intézmények viszonylag szétszórva helyezkednek el egymástól. Épített környezetét a szocialista-realista stílusú épületek adják, valamint 4 emeletes tömbházak, panelépületek találhatók itt. Társadalmi összetételét tekintve a terület magában foglalja a város egyik kiterjedt szegregátumát is, a Hámán Kató úti lakótelepet, amely többszörös feladatot kíván az önkormányzattól: a városközpont fizikai megújításán túl a társadalmi problémákat is kezelnie kell. 2.) Újkazinc-Sajókazinc: egykor a város építésének egyik fő színtere, a korábbi önálló községként működő városrész, döntően az 1970-es években épült négyemeletes panelépületekkel, lakóit tekintve középosztályú társadalmi csoportokkal. 3.) Több, kisebb egységre tagolható, zömében alacsony státusú, a korábbi bányászkolóniák megmaradt része, az ún. Herbolya-telep, amely a jelenlegi városrehabilitációs pályázatok legfontosabb helyszíne. 4.) Az 1990-es évek óta Kazinc-

<sup>101</sup> Interjúalany, gazdálkodási szervezet vezetője.

**24. ábra:** Kazincbarcika városrészei

Forrás: szerk. Baji P.

barcika Tardona felé terjeszkedik, itt alakult ki egy kertvárosi negyed, társadalmi státusát tekintve középosztályú népességgel.<sup>102</sup> Az ipari létesítmények valamint a BorsodChem a város keleti részén helyezkedik el, a főútvonal mentén.

## Területi-társadalmi problémák

A különböző városrészeket eltérő társadalmi szerkezet és problémák jellemzik, amelynek gyökerei a város építésének idejéhez kapcsolódnak. Az 1960-as években megindult tömeges lakásépítés idején az addig legszegényebbek lakta városrészeket felszámolták, helyükre tízemeletes panelépületek kerültek. A Sajó áradása miatt a folyóparti telepeket is felszámolták. Az itt élők más városrészben kaptak lakást: például a Hámán Kató utca (amely részt eredetileg a városba érkező szakembereknek, mérnököknek, orvosoknak építettek), a Jókai tér környékén vagy a bányászkolóniákhoz közel eső városrészben, a Herbolya-telep közelében épültek ún. „CS” (csökkentett komfortfokozatú) házak. A többségében alacsony végzettségű,

<sup>102</sup> Interjúalany a városvezetés részéről.



döntően roma lakosok által lakott városrészekben a rendszerváltozást követő években átalakulás történt, mivel a munkahelyükről elbocsátott lakosok nem tudták fenntartani, karbantartani lakásukat, így azok állaga fokozatosan leromlott (*Messing–Molnár, 2010*). A slumosodási folyamat mindhárom területen felgyorsult, mivel az önkormányzati lakások zöme itt található, s ezek fenntartása, a közüzemi számlák fizetése, a lakások fizikai környezetének megtartása, a munkájuktól elszakadt réteg számára már nem volt megoldható. A problémát súlyosbítja, hogy a döntően nem roma származású lakosok elköltöztek, így az ott maradt lakók zöme roma származású, valamint a társadalom peremén élő.

A társadalmi problémák, melyek az elmúlt húsz évben kerültek előtérbe, elsősorban Herbolya kertváros területét érintik. A városrész legkülső területe, az úgynevezett Régi telep, illetve Herbolya környéke. Központját a Tardonai út, az Illyés Gyula utca, illetve a Tardona-patak határolja. A terület szerkezetileg és társadalmilag is szegregált, több mint 700 fő él itt. Társadalmi jellemzőihez tartozik, hogy magas a gyerekkorúak aránya (25%), de sok a nagycsaládos és az időskorú is. A roma lakosság aránya 35% körüli, a munkanélküliek aránya 50%-on felüli. A városrészben a közszolgáltatások, közintézmények csak részben hozzáférhetők. Ezért fejlesztési terv készült, amelynek célja az itt élők életminőségének javítása (*Herbolya városrész Akcióterületi Terv*). A Régi telep társadalmi presztízse rendkívül kedvezőtlen, a lakások 83%-a alacsony komfortfokozatú.

A Hámán Kató úti lakótelep szintén alacsony státusú terület, a városközpont közelében található, zömmel roma és hátrányos helyzetű csoportok lakják. Az itt levő lakások 90%-a önkormányzati tulajdonban van, rossz fizikai állapotban. Az itt élők kétharmadának nincs munkája, tehát rendszeres jövedelemmel sem rendelkeznek, 43,8%-uk alapfokú végzettségű, emellett az idősek aránya is magas. A terület a város egyik kiterjedt szegregátumát adja (*Kazincbarcika Város Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008*).

A területtel és a település ingatlangazdálkodásával kapcsolatos szakértői interjúk szerint<sup>103</sup> a Hámán Kató úti lakótelep alapvető problémája – a település központi elhelyezkedésén túl – társadalmi összetételében keresendő. Az itt élők zöme tartós munkanélküli, a kirekesztett és deprivált társadalmi csoportokhoz tartoznak, s ez a

<sup>103</sup> Interjúalanyok a szociális szféra, civil szervezet, valamint a város tulajdonában álló gazdasági szervezet részéről.



tény a terület fizikai jellegén is nyomot hagy. A legnagyobb probléma, hogy rendkívül magas a közüzemi díjhátralékkal rendelkezők aránya (ennek nagysága 270-300 millió forint, amely néhány ezer forintos lakbérnél több évnyi tartozást jelent), s ezt az önkormányzat nem tudja behajtani. Ennek következtében tovább romlik a terület állaga. Jelenleg az önkormányzat ingatlangazdálkodással foglalkozó gazdasági szervezete, valamint a település önkormányzata legfontosabb jövőbeni intézkedései közé tartozik, hogy megpróbálják megállítani az eladósodás növekedését, és a következő évtől megkezdődik a tartósan hátralékkal rendelkezők átköltöztetése alacsonyabb komfortfokozatú lakásokba, vagy súlyosabb esetben kilakoltatásuk.

## Kazincbarcika és környéke közötti konfliktusok

Kazincbarcikának a környékével kialakult kapcsolatában egyik legfontosabb változás Berente község leválása és ennek következményei voltak. A BorsodChem telephelyéül szolgáló Berente már 1993-ban megfogalmazta különválási törekvését, vagyis azt, hogy állítsák vissza a közigazgatási egyesítés (1954) előtti határokat. A különválás annak kapcsán merült fel, hogy a város és a kistépülés milyen arányban részesüljön a BorsodChem által fizetett iparűzési adóból. Berente lakói 1996 márciusában elsöprő többséggel voksoltak az önállóságra.<sup>104</sup> A város vezetői a népszavazás után évekig halogatták a megegyezést Berentével, különböző törvényekre hivatkozva. A két település között húzódó határ kijelölését, valamint a vagyonmegosztás elveinek meghatározását Kazincbarcika a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Bíróságtól várta, Berente ugyanis ragaszkodott egykori határához, és ezzel együtt a területén működő üzemek iparűzési adójához is. Márpedig így Berente lakói a BorsodChemtől negyvenszer több, fejenként 518 ezer forintot bevételhez jutottak évente, míg a kazincbarcikaiaknak csak 13 ezer forint maradt. A BorsodChem a Pénzügyminisztérium Adófőosztályának álláspontját kérte, hogyan osszák meg az iparűzési adót. A tárca válaszában azt javasolta, hogy a per lezárásáig az egykori határ legyen a meghatározó. Ezután Berente 2 százalékról 1,4 százalékra csökkentette iparűzési adójának a kulcsát, magához

<sup>104</sup> <http://hvg.hu/hvgfriss/2007.09/200709HVGFriss145>

csábítva a kazincbarcikai területen működő kisebb, a vegyiparhoz kapcsolódó cégeket is. A város bevétele a helyi adókból az 1998. évi 1 milliárd forintról 2000-ben 608,8 millióra esett vissza (bár ebben az adótörvények módosulása is szerepet játszott).

Elsőfokú ítéletében a megyei bíróság 2001. május végén az 1954 előtti állapot szerint jelölte ki a közigazgatási határokat. A Legfelsőbb Bíróság 2003. február 27-én hatályon kívül helyezte az elsőfokú ítéletet, és szükségesnek tartotta, hogy az eljárásba vonjanak be településszervezési szakértőt. Kazincbarcika jelöltje a Váti Kht. volt, de ezt Berente nem fogadta el. A sorozatos időtűllépés miatt a város képviselője panasszal élt a bíróság elnökénél. Ezután új szakértőt jelöltek ki, aki elkészítette elemzését, amelyben Kazincbarcikát összehasonlította néhány hasonló nagyságú várossal, majd megállapította: „sem Kazincbarcika városát, sem Berente községet nem éri aránytalanul nagy hátrány a történelmi határok visszaállítása kapcsán, (...) mindkét település működési feltételei hosszú távon biztosítottak”. Végül hét év után, 2007-ben peren kívül egyezett meg Kazincbarcika és Berente. Miután Berentét 1999. május 1-jén önállónak nyilvánították, elkezdődött a jogi vi-

**13. táblázat:** Az iparüzési adó, valamint az egy főre jutó iparüzési adó nagyságának alakulása Kazincbarcikán és Berentén (2006–2010, ezer Ft)

		Iparüzési adó (1000 Ft)	Egy főre jutó iparüzési adó nagysága
2006	Berente	538 609	520 395
	Kazincbarcika	1 308 995	41 087
2007	Berente	676 936	638 619
	Kazincbarcika	1 585 933	50 520
2008	Berente	655 831	571 779
	Kazincbarcika	1 756 688	56 638
2009	Berente	433 077	373 664
	Kazincbarcika	1 500 922	48 928
2010	Berente	319 757	273 297
	Kazincbarcika	1 151 235	37 962

*Forrás: KSH Tájékoztatási Adattábazis adatok alapján saját szerk.*

ta az iparüzési adó megosztásáról. Ugyanis a döntéssel a községhez került a BorsodChem jelentős része, a Borsodi Hőerőmű és a korábbi szénosztályozó is. Berente költségvetése jutott tehát hozzá az iparüzési és egyéb bevételek 29 százalékához (13. táblázat).

A válást követő hét esztendőben Kazincbarcika évi 360-600 millió forint bevételtől esett el (bár az iparüzési adó nagysága az elmúlt évek során csökkent). Berente életében ez a fordulat viszont jelentős fejlődést eredményezett, ezért a települést a helyi köznyelv „Kis-Kuvaitnak” emlegeti. Az elválás óta a korábban elhanyagolt Berentén kiépült az infrastruktúra, beleértve a gázvezetékét és a szennyvízcsatornát, sőt 42 millió forintos beruházással még egy horgásztavat is kialakítottak, amelynek ráfordításait az amerikai tulajdonú AES Borsodi Energetikai Kft. hőerőműve által befizetett környezetvédelmi bírságból fedezték. Elkészült az új polgármesteri hivatal, és jelentősen nőtték a jóléti kiadások: a munkanélküliek, kisnyugdíjasok és nagycsaládosok különféle támogatásokban részesültek. Berentéről a fiatalok már nem vándorolnak el, és több család új házépítésbe kezdett, a lakosságszám növekedett.

Az interjúk eredménye alapján elmondható, hogy a viszony rendeződött, a két település vezetői közötti kapcsolat is helyreállt,<sup>105</sup> ami a térségi együttműködés szempontjából nélkülözhetetlen.

## Összegzés, jövőkép

Kazincbarcika társadalmi-gazdasági átalakulása rendkívüli fordulatot vett az elmúlt húsz év során. A korábbi fejlődő és az egyik leg sikeresebb városban mára a bizonytalanság vált a legfőbb jellemzővé, társadalmi és gazdasági problémák jelentek meg. Ennek ellenére azt mondhatjuk, hogy a szocialista rendszer alatt az elmúlt 50 év során erős, összetartó város alakult ki, ami szoros kapcsolatot ápolt a térségével, köszönhetően annak, hogy az itt lakók – tehát a kistérségben élők is – egyértelműen kötődtek a kazincbarcikai iparhoz, a helyi munkahelyekhez, intézményekhez. Jól működő közösségi szellem, sportklubok, iskolák, felsőoktatási intézmények, nőket és férfiakat egyaránt foglalkoztató vállalatok, a kor magas színvonalán kivitelezett épített környezet, fejlett infrastruktúra és szép táji-természeti

<sup>105</sup> Interjúalanyok a szociális szféra, civil szervezet, valamint a város tulajdonában álló gazdasági szervezet részéről.

környezet biztosították az itteniek számára a szinte idilli életkörülményeket. A rendszerváltozást követően a helyzet megváltozott. A foglalkoztatás romlásával, a nehézipar szerepének csökkenésével az itt élők lehetőségei megváltoztak, életminőségük romlott. A korábban fiatalok városából elindult a vándorlás az ország más területeire, a város az elöregedéssel, valamint a szegregáció problémáival néz szembe. Mindez a város eddigi 70 évéből 20 évet jelent.

Az itt élők közül sokan még optimisták, Kazincbarcika és a környező települések is folyamatosan pályáznak, a fejlődés lehetőségét, a problémák megoldását keresik. A város, valamint a térség alapvető stratégiai célja a gazdaságélénkítés, a kis- és középvállalkozások felkarolása, új ipari park kialakítása, a befektetők vonzása, zöldmezős beruházások ösztönzése. A vizsgált térségben minden helyi önkormányzat célja a helyiek életminőségének javítása, népességmegtartó képességük növelése és az elvándorlás csökkentése, a települési környezet rendezettebbé, komfortosabbá tétele, a közösségi intézmények fejlesztése, valamint a hátrányos helyzetben lévők felzárkóztatása is szerepel a programokban.<sup>106</sup> Kazincbarcika erősíteni kívánja a kistérségével való kapcsolatait. Az idegenforgalomban a térség meghatározó szervezőerejű városává kíván válni, bár a jelenlegi tendenciákat vizsgálva úgy gondolják, nem a turizmus lesz a húzóágazat a város életében. Ezzel szemben a kistelepülések tekintetében a fő ki-törési pontot sok esetben a turisztikai szektor fejlesztése adhatja.

Az empirikus eredmények és a statisztikai adatok vizsgálata alapján elmondhatjuk, hogy a város életében kijelölt fejlesztési célok és elképzelések a reális folyamatok ismeretén alapulnak, nincsenek a földtől elrugaszkodott víziók. Minden fent említett tevékenységre és elképzelésre találunk pozitív példákat, a települések nagyon aktívak, hiszen a térségből számos sikeres nemzetközi és hazai pályázat kerül ki, gondoljunk itt a városrehabilitációs beruházásokra, közintézmények megújítására vagy turizmusfejlesztésre.

Az itt élők – a sok esetben negatív irányú változások ellenére is – büszkéek lakóhelyükre, térségükre: a szép természeti környezetre, a gazdag helytörténetre, a műemlékekre, az irodalmi hagyományokra, az egykor jelentős bányászatra, a népi kultúrára és a vidékhez kötődő jeles személyiségekre is.

<sup>106</sup> Károlyi János (2011): Város- és térségfejlesztéssel összefüggő dokumentumok elemzése. Műhelyvitát megalapozó elemzés.

## 4.

## Egy régi könnyűipari város (?): Baja és térsége

---

Laki Ildikó

### A várostérség bemutatása

Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye középső és déli részéből, valamint Bács-Bodrog megye északi szegélyéből 1950-ben alakult Bács-Kiskun megye. A lakosság több mint egy hatoda a megyeszékhely, Kecskemét polgára. Baja, az egykor volt megyeközpont, lélekszáma, valamint gazdasági, kulturális vonzáskörzete alapján alközponti szerepet tölt be Bács-Kiskun déli részén (Csatári *et al.*, 1997). Baja és térségének a régió (Dél-Alföld) városhálózatában kiemelt funkciója van. A város kapcsolatrendszerének legfontosabb eleme a kistérségi településekkel való szoros együttműködés, az egyes területeken történő közös feladatellátás, melynek megvalósítására jött létre 2004-ben a Bajai Többcélú Kistérségi Társulás, a kistérség önkormányzatainak területfejlesztő társulása. A Bajai Többcélú Kistérségi Társulás a megye második legnagyobb területű és legnagyobb lakosságszámú kistérsége. Területe 1009 km<sup>2</sup>, lakosság száma 67 873 fő. A kistérséget nyugatról a Duna, délről a magyar-szerb országhatár, keletről a Bácsalmási és a Jánoshalmi, északról a Kalocsai kistérség határolja (A Bajai Többcélú Kistérségi Társulás 2011–2014. évek-re szóló Kistérségi Intézkedési Terve). A Társulás célja területi és térségi szinten az egyenlőtlenségek felszámolása, a szolgáltatások színvonalának javítása és a társadalmi értékek közvetítése.

A kistérség területén a székhelytelepülés Baja városa, valamint további 19 település: Bácsbokod, Bácsborsód, Bács-szentgyörgy, Bátmonostor, Csátalja, Csávoly, Dávod, Dunafalva, Érsekcsanád, Érsekhalma, Felsőszentiván, Gara, Hercegszántó, Nagybaracska, Nemesnádudvar, Rém, Sükösd, Szeremle, és Vaskút. E települési helyzetké-

**25. ábra:** A Bajai Többcélú Kistérségi Társulás települései (2010)

Forrás: szerk. Baji P.

pen változtatott a 2013. január 1-jével létrejött járások köre, amely a Bajai járásba tartozó települések csoportját – a kistérséggel ellentétben – átalakította. Eszerint az alábbi települések tartoznak a járásba: Baja, Bács-szentgyörgy, Bátmonostor, Csátalja, Csávoly, Dávod, Dunafalva, Érkesháza, Érkeshalma, Felsőszentiván, Gara, Hercegszántó, Nagybaracska, Nemesnádudvar, Sükösd, Szeremle, és Vaskút.

Baja városi funkciói tekintetében elmondható, hogy a kistérségi székhelyként valamennyi jelentősebb települési feladatot ellátja, itt összpontosulnak a város gazdasági-szervezési központi funkciói, a pénzügyi és szolgáltatói köre, a kistérségi és városi közigazgatási feladatok, valamint a térség kulturális, tudományos és oktatási funkciói. Ezek közül kiemelendő a térség értelmiségi rétegének képzésében szerepet játszó Bajai Főiskola, az Alsó-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság, továbbá a német kisebbség által működtetett kulturális és oktatási intézmények.

## A város és környék rövid története

Baja (német nevén Frankenstadt) Bács-Kiskun megye déli részén, a Duna bal partján fekvő kisváros. A település és közvetlen környéke a honfoglalástól folyamatosan lakott terület. Az első hi-

teles írásos említés időpontja 1323, a település középkori időszakát jelző első megbízható adat pedig 1472-ből való. Ez a várost már mezővárosi településként, fontos közlekedési, hajózási keresztpontként tartotta nyilván. A török hódoltság idején, amikor a gazdaság visszaesett, az irányítás, közigazgatás, valamint az észak-déli közlekedési tengely szempontjából előnyös helyzetben lévő város (*Baja Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2008*) még kedvezőbb helyzetbe került, térségi szerepe erősödött, városi rangja stabilizálódott. Amikor Baja 1687-ben végérvényesen felszabadult a török hódoltság alól, a XVII. század végén elsősorban déli szlávok (szerbek, bunyevácok) voltak lakói. A németek (a mindennapi szóhasználatban svábok) betelepődése a XVII. század végétől a XVIII. századon át folyamatos volt. Az állami intézmények vezetői, a kamarai tisztviselők, a közel egy évszázadon át Baján állomásozó alakulatok katonai szükségleteit előállító mesterek németek voltak. A Duna-parti kereskedővárosban a XVIII. század közepétől kezdve egyre fontosabb szerepet játszottak a zsidók. A XIX. század első felétől kezdve a zsidóság igen jelentős gazdasági és kulturális szerepet játszott a város életében (*Merk, 1999*). A betelepülések, a társadalmi-területi folyamatok eredményeképpen a város 1696-ban megkapta a mezővárosi kiváltságlevelet. Ekkor egy újabb hullámban megindult a városba település, melynek köszönhetően a város lakossága sajátos összetételűvé vált. A sokféle nemzetiség nemcsak kiegészítette egymást, hanem különféle szerepköröket is kialakított a településen, melyek a mai napig részben megmaradtak (ilyenek tekinthetők a kisebbségi kulturális hagyományőrző csoportok speciális ágazati tevékenységei). A város társadalmát a gyors tökefelhalmozódás miatt jelentős vagyoni különbségek jellemezték.

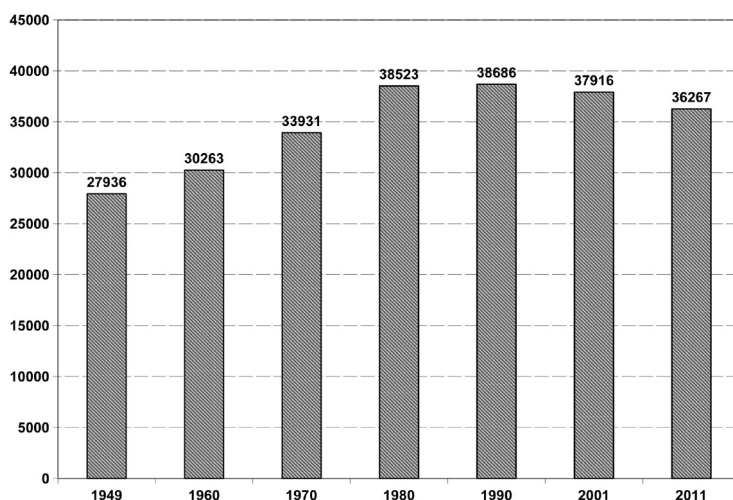
Baja város és környéke soha nem rendelkezett kiemelkedő mezőgazdasági alappal (feltételezhetően rossz minőségű talaja miatt), ellenben az, hogy az egyik legvirágzóbb településsé vált a térségben, a dunai vízi útnak volt köszönhető. A folyó által fellendült a kereskedelem, az ipar és az iparos tevékenység, amely tulajdonképpen alapvető jellemzőjévé vált a településnek. A város gazdasági virágzása a XVIII. század végéig töretlennek mutatkozott. A környék gabonakereskedelmének központja, a környékbeli települések fontos piaca volt a város, a Duna alsó szakasza (Paks és Mohács között) pedig a legmagasabb halászati értékű területek közé tartozott.

A város fejlődésében komoly törést az 1840. május 1-jei tűzvész okozott, melynek következtében emberek veszítették életüket, lakóházak, középületek és templomok váltak a tűz martalékává. A város újjáépülése 1862-ben kezdődött, amikor a Zichy család-tól megváltotta magát, ezáltal 1873-tól törvényhatósági joggal felruházott várossá vált.

A település fejlődése az 1900-as évektől lelassult, elveszítette addigi kereskedelmi és kisipari szerepét, mindamellett, hogy megtartotta a térségi kultúrában és oktatásban addig megszerzett kiemelt helyét.

Baja az I. világháborút és a szerb megszállást követően 1921-től 1941-ig Bács-Bodrog vármegye székhelye. Jogállását a II. világháború után visszakapta, majd az új közigazgatási határok kijelölésekor – Bács-Kiskun megye létrehozásával – 1950-ben el is veszítette. Az 1950-es évektől a megyei pozícióját, városi rangját emelték a fokozatosan megjelenő, majd tartósan letelepedő különböző könnyűipari ágazatok: a húsipar, a ruha- és textilipar, az élelmiszer-, hűtő- és malomipar, valamint a finommechanikai, mechanikai gépgyártás és -összeszerelés. Ennek eredményeként a lakosság foglalkoztatottsága, s ebben az ipari ágazatok részesedése is nagymértékben emelkedett. Ezzel párhuzamosan megindultak az infrastrukturális fejlesztések; a lakásépítés, a gázellátás, valamint a vezetékes vízellátás.

**26. ábra:** Baja népességszámának alakulása (1949–2011, fő)



Forrás: KSH adatok alapján saját szerk.



A II. világháborút követő időszakot Tito erődítményeként élte meg a város; az iparban dominánsabb, nagyobb beruházások elkerülték Baját, de a környező, elsősorban határ menti településeket is. Az igazán nagy beruházásokra az 1970-es és 1980-as években került sor, ekkor több száz kisipari munkahely létesült, melyek jelentős többsége budapesti vállalatok helyi/területi egységeként működött. Legnagyobb foglalkoztatók között jelent meg a Finomposztó Vállalat (2000-2200 fő), a Kismotor és Gépgyár (1500-2000 fő), Bácsbócsa (1200 fő), a Ganz vállalata (1200 fő), a NETT konfekció Gyár (700-800 fő), a Bajai Hűtőház (500 fő), az EVIG, Egyesült Villamosgép- és Kábelgyár (300-400 fő), a Háziipari Szövetkezet (300-400 fő).

A kistérség községeinek legnagyobb foglalkoztatói a helyi termelőszövetkezetek, ezek melléküzemágaiban elsősorban ipari bedolgozó tevékenység folyt. Néhány településen a mezőgazdaságtól eltérő munkaterületek domináns megjelenése volt jellemző, Érsekhalmán és Sükösdön a Hosszúhegyi Mezőgazdasági Kombinát, Vaskúton a Bajai Mezőgazdasági Kombinát borászati üzeme, Sükösdön a kalocsai KAGE paprikafeldolgozó üzeme, Csátalján a Ganz kihelyezett üzemcsarnoka, Bácsbokodon Tejüzem található. Bácsbokod, Csátalja és Gara a Bajai Mezőgazdasági Kombinát és telephelyeit fogadta be (*Szenoradszki, 2009*).

## Baja és térségének gazdasági fejlődése

Baja egy nagyobb térség meghatározó központja ugyan, de több évtizede nem célpontja stratégiai befektetéseknek. Az okok között említhető a határközeli helyzete, a határon túli társadalmi-gazdasági viszonyok rendezetlensége, a jellemző mezőgazdasági és élelmiszeripari ágazatok piacvesztése, a korábbi nagyobb állami üzemek felszámolása és a város nehézkes megközelíthetősége (*Baja Város Gazdasági Programja 2007–2010*). A kistérség általános gazdasági állapota, versenyképessége a régió és a megyén belül is közepes. A helyi üzemek és vállalatok a rendszerváltást követően vagy felszámolásra kerültek, vagy a privatizációt követően átalakultak.<sup>107</sup>

<sup>107</sup> Az 1980-as és 1990-es években a magyarországi száz legnagyobb üzemből Baján és környékén volt található a Bácska Agrárpari Rt., az Elektro-Computer Rt., a Bácsker, a Reáltransz Kft., a Bács-Volán Rt., a Baja és Vidéke ÁFÉSZ, a bácskai Gabonaforgalmi Kft. Baján, a Rémi Keverő Kft., és a Hercegszántói Herz Kft. (*Szenoradszki, 2009*).

Baja és térsége esetében a multinacionális szervezetek, cégek betelepülése a rendszerváltást követően elmaradt. Az 1990-es évek első felében elsőként a már kevésbé működő nagyvállalatok, szervezetek kerültek átalakításra, de leginkább megszüntetésre. Néhány gazdasági szervezet potenciális szereplője maradt a város gazdasági életének, ilyenek tekinthető Baja egyik legnagyobb foglalkoztatója, a Délhús Rt. (fő profilja élőállatok vágása és feldolgozása, valamint húskészítmények és gyorsfagyasztott termékek gyártása és értékesítése); az 1991-ben létrehozott AXIÁL Kft. (amely ma Baja egyik legnagyobb magánvállalkozása). A cég 1991-ben létesült, a kezdetekben alapvetően gépekhez szükséges alkatrészek forgalmazásával, később mezőgazdasági gépek értékesítésével foglalkozott, hasonló múltra tekint vissza a város több mint húsz éve stabilan működő közép vállalkozása, a Bácska Sütő- és Édesipari Kft., a térség egyik legstabilabban működő, illetve munkát adó, sütő- és édesipari termékeket készítő vállalkozása. Az 1990-es évek óta működő magáncég belföldi magánbefektetők tulajdonában van, hét üzemmellel és 130 dolgozóval ([www.bacska.hu](http://www.bacska.hu)). A térségben kiemelt gazdasági és foglalkoztató szereppel rendelkezik a Bajafil Fonó - Fonalgyártó és Kereskedelmi Kft., a csávolyi székhelyű magyar tulajdonban levő, évről-évre dinamikusan fejlődő MOGYI Kft. A szervezet fő profilja olajos magvak pörkölése, csomagolása és forgalmazása, mely az elmúlt közel tíz évben a környezete számára is látványos fejlődésen ment keresztül. A város néhány nagyobb gazdasági szervezetén kívül az 1990-es évek végén megjelentek a multinacionális cégek is; a Spar, Lidl, Aldi, Tesco, a város több területén pedig a kisebb bevásárlóközpontok.

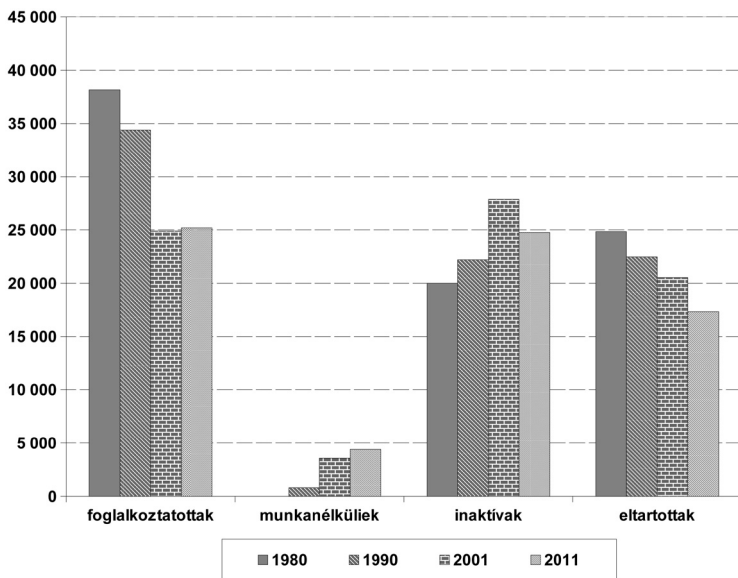
Baján és térségében az ipari tevékenységet folytató telepek száma 560 (2012), ebből megközelítően 44% végez könnyű- és egyéb ipari tevékenységet, ez a számarány a település tevékenységstruktúrájában igen magasnak mondható. A kistérségben az összes foglalkoztatott mintegy 11%-a az agráriumban dolgozik (2010), a mezőgazdaság területén a növénytermesztés rendelkezik kiemelt jelentőséggel. Mindebben meghatározó szerepe a gabonaféléknek van, az ipari növények közül a napraforgó- és a repcetermesztésnek. A kistérség szempontjából a legjelentősebb mezőgazdasági, illetve állattenyésztéssel foglalkozó (többségében integrátori tevékenységet is folytató) szervezetek közé tartozik a Sükösd Mezőgazdasági Szövetkezet, az Agro-Sükösd Kft., a Febagro Rt. (Felsőszentiván), a Csávolyi Mezőgazdasági Szövetkezet, a Bácsborsódi Rákóczi Me-

zőgazdasági Szövetkezet, a „Bácska” Kft. (Vaskút), a Vaskúti Baromfifeldolgozó és Keltető Kft., az Augusztus 20. Mezőgazdasági Rt. (Dávod), a Nagybaracscai Mezőgazdasági Szövetkezet, Baromfityenyésztési, Keltetési és Értékesítési Kft. (Rém).

A térség foglalkoztatottainak körében az ipari, építőipari területen, valamint a vezető értelmiségi munkakörökben elhelyezkedők száma mutat magasabb arányt, szemben a mezőgazdasági és egyéb kategóriában foglalkoztatottak körével. Az ipari tevékenységet folytatók megközelítőleg 26%-os részarányt képviselnek.

A városban a rendszerváltást követően magas munkanélküliség alakult ki, amely a könnyűipar, a szövetkezeti mezőgazdaság és az agrárágazatok körében foglalkoztatottakat érintette. A 2011. évi népszámlálás adatait áttekintve elmondható, hogy a Bajai járásban a népesség gazdasági aktivitása alacsonynak tekinthető, mely egyfelől a térség további munkaerő-piaci szerepvésztésével, másfelől az új vállalkozások, gazdasági szereplők pozíciójának háttérbe szorulásával magyarázható. Ez a számadat tulajdonképpen 2001 óta nem mutat eltérő változást.

**27. ábra:** A népesség gazdasági aktivitás szerint megoszlása a Bajai kistérségben (1980–2011, fő)



*Forrás: KSH adatok alapján saját szerk.*

Komoly kapacitás épült ki az elmúlt években a malomiparban, a térség meghatározó vállalkozása a Diamant International Malom Kft., amely a malomipari termékek feldolgozásán kívül integrátori, termeltetési tevékenységet végez. A városban kiemelkedő iparágként van jelen a hűtőipar, nagy kapacitású hűtőházat működtet a Globus Rt. A kistérség élelmiszeriparának sajátossága, hogy itt működik vaskúti székhelyű, illetve bajai üzemekkel rendelkező, az ország egyik legjelentősebb nyúltermelési integrátora és feldolgozója, a Bácska Agrár-Ipari Rt. A város feldolgozóiparában nagy múlttal rendelkeznek a helyi borászati üzemek, mint például a városban székhellyel rendelkező Koch-Vin Kft., vagy az Európa-szerre ismert bajai Sümegi Pincészet. Pályázati forrásból jelentős kapacitásbővítést hajtott végre az elmúlt években a Bajai Ipari Parkban a mézfeldolgozással és exporttal foglalkozó Nektár-Flóra Kft. is.

Hangsúlyos szerepe van a város iparában a fa- és bútoriparnak. Ellenben már nem tekinthető ilyennek a gazdasági életében korábban komoly szerepet betöltő textilipar és gépipar, a nagyobb gépipari vállalkozások közül mára a Ganz Transelektro Közlekedési Rt. maradt meg, a textil- és ruhaipart képviselő cégek között pedig nagyobb szervezeti egységet a településen nem találhatunk (*Baja Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2008*).

Baja és térségének egyetlen ipari központja a Bajai Ipari Park. Az ipari park menedzsment feladatokat ellátó, 100%-ban önkormányzati tulajdonú gazdasági egység. A parkban jelenleg nagyobbrészt kereskedelmi és szolgáltató tevékenységet folytató kis- és közepes méretű vállalkozások működése a jellemző, alapvető feladatai közé tartozik a különféle iparágak egyre szélesebb körű meghonosítása és fejlesztése. A jelenleg működő nagyobb cégek: Axiál Kft., Bácska Süttő- és Édesipari Kft., Rittgasser és Müller Építő és Ablakgyártó Kft., Beton Építőipari Kft., Bácska-Beton Invest Kft., Himel Magyarország Kft., Timbor-Fa Kft. A parkban épült gazdasági létesítmények elsősorban a kereskedelmi, építőipari, élelmiszerfeldolgozási, logisztikai, járműipari, informatikai tevékenységekre szakosodtak.

A helyi szintű fejlesztésekben egyfelől a helyi gazdaság szereplőinek, másfelől a helyi önkormányzatnak van meghatározó szerepe. Az ipari park fejlesztésére, a vállalkozók támogatására és összességében a térség gazdasági versenyképességének javítására 2005-ben hosszú távú stratégia készült, mely fejlesztési célterületeket jelölt ki. Ilyen célkitűzés a bajai kikötő és térségének fejlesztése a XXI. századi igények kielégítésére, a hosszú múlttal rendelkező Bajai Kórház

fejlesztése, s általa az egészségturisztikai ágazat kialakítása, valamint a Bajai-Hajósi Borút területi, illetve országos ismertségének erősítése. A könnyűipar megmentett ágazatai mellett további potenciális lehetőség a Duna és az ahhoz kapcsolódó vagy arra épülő kulturális, szórakoztatási intézmények létrehozása, működtetése, továbbá az ezzel szorosan összefüggő hazai dunai turizmus ismertebbé tétele.

## A város és térsége társadalma

A népességcsökkenés tendenciája regionálisan is jellemző folyamat. Az elmúlt évek során Baja lakossága is folyamatosan csökkent, amiben komoly szerepet játszott a természetes fogyás, valamint az elvándorlás. A város és térsége között azonban nem számottevő a vándorlás, a már korábban említett Érsekcsanád és Sükösd esetében ugyan növekedett a lakosságszám, de nem bizonyítható, hogy Bajáról költöztek ki a szóban forgó településekre. A népességen belül jelentős arányt képviselnek az idősebb korosztályokba tartozó lakosok, míg a fiatalabbak aránya szerényebbnek mondható (*Bajai Kistérség Területfejlesztési Koncepciója*, 2008). A megyei adatok szintén az idősebb korosztályok lakosságon belüli arányának emelkedését, illetve a fiatalabb népesség arányának csökkenését jelzik. Egyértelműen megállapítható tehát, hogy a kistérség települési társadalmi előregezők.

A népesség korcsoport szerinti megoszlásában 2001 és 2011 között a 0-14 év és a 15-39 év közöttiek számaránya jelentősen csökkent, míg a 70 feletti korosztályba tartozók köre némileg emelkedett, jóllehet egy-egy város környéki településen fiatal vállalkozók is megjelentek (például Bátmonostor, Gara esetében).<sup>108</sup>

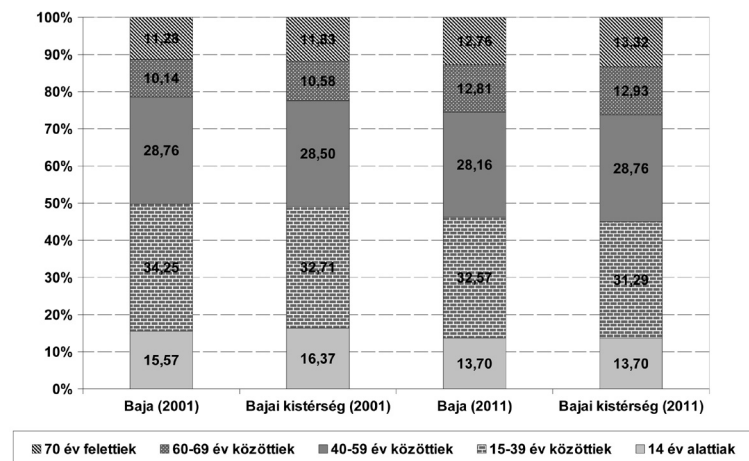
<sup>108</sup> Egy civil szervezetet képviselő szakember szerint „szuburbanizációs folyamatról nem beszélhetünk, legalábbis azt gondolom ez Baján nem valósult meg, amennyiben az európai mintákat vesszük alapul, itt egy város és közvetlen környéke kapcsolat működik, ha működik, de az élhetőbb települések miatti kiköltözés ritka, kevésbé jellemző. Két település esetében (Sükösd és Érsekcsanád) mondhatjuk azt, hogy nagyobb mértékben történt bevándorlás, de ismerve az oda költözőket, nem feltétlen tudatos, városból menekülés elve alapján. Sokan váltak gazdálkodóvá, borászati, szőlészeti tevékenységet folytatnak, aktív mezőgazdászok, termelők, de nem szuburbán törekvésekkel rendelkezők. A kistérség többi szereplője súlytalan. Egy-két település (Csávoly) már a szocializmus ideje alatt küzdött a mindennapokkal, a településen élők között sok a kisebbségi, elsősorban roma származású, akik manapság a mindennapi létért küzdenek.”

A 28. ábra jól mutatja Baja és a kistérség korösszetételét a 2001 és 2011 közötti időszak során.

A települések előregedése mellett a másik térségi társadalmi probléma a hagyományos polgári társadalom hiányossága, holott az 1700-as évektől kezdve Baja erősségei közé tartozott a polgári város, a polgári léthez szükséges intézmények megléte (így a kaszinók, lovas egyletek, kulturális körök). Az 1950-es évekig létezett ez a tradicionális polgári város, ami a foglalkozási szerkezetben, a különböző helyi tevékenységekben megmutatkozott. A város közigazgatási, gazdasági súlypontjának áthelyeződésével a helyi társadalmon belül is változások következtek be: az értelmiségi rétegek feladták addigi tevékenységüket, elsősorban a műszaki területekre kerültek át. A polgári társadalom háttérbe szorult, a város és térségében a könnyűiparra és mezőgazdaságra alapozott új foglalkoztatási struktúra jött létre, melyben a tradíciók nélküli műszaki értelmiség, a szocialista iparra épülő új ipari tevékenységet folytató szakmunkások és mezőgazdasági munkások kaptak kiemelt szerepet.

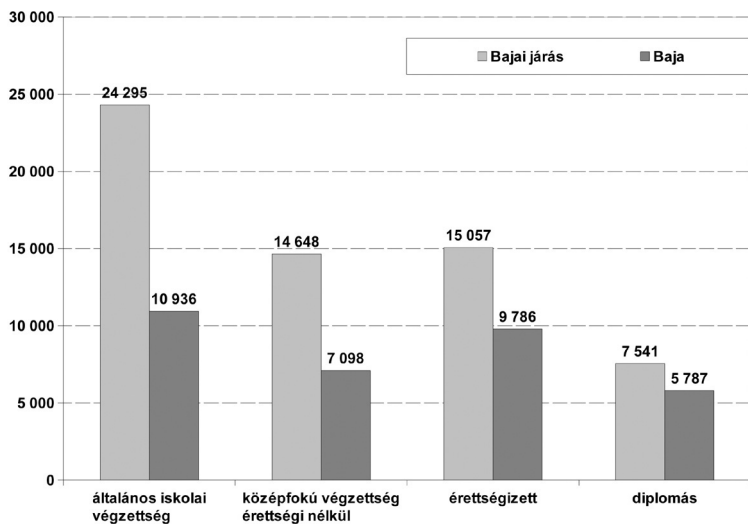
Az átalakulás folyamatát az iskolai végzettség is mutatja, magas az általános iskolai végzettséggel és az érettségivel rendelkezők köre, míg a diplomások relatíve magas számaránya inkább Baján jellemző. „Mindennek magyarázata a város történelmi múltjában rejlő iskolavárosi szerepe, amely a helyi értelmiség egyetlen eleme volt

**28. ábra:** A népesség korcsoport szerinti megoszlása Baja és a kistérség összehasonlításában (2001–2011,%)



*Forrás: KSH adatok alapján saját szerk.*

**29. ábra:** A 7 éves és idősebb népesség a legmagasabb befejezett iskolai végzettség szerint (2011, fő)



Forrás: KSH adatok alapján saját szerk.

az 1960-as évektől kezdve. De mindez csak a település és közvetlen térsége vonatkozásában volt mérvadó.”<sup>109</sup>

A térségben négy kisebbség él egymás mellett (német, cigány, szerb és horvát). Ezek a kisebbségi csoportok az 1600-as évektől kezdve kiemelt szerepet töltenek be a település életében, a helyi értékközvetítésben, a társadalmi kapcsolatok kiépítésében, a város multikulturális jellegében.

Az 1990. évi népszámlálás adatai alapján a térségben 122 fő vallotta magát cigány nemzetiségűnek. A 2011. évi adatok több mint 9,35-szörös (2011-ben 1141 fő) cigány lakosságot regisztráltak a térségben, Baja esetében ez a szám 7,3-szoros. A cigány lakosság területi megoszlása a térségben eltérő, vannak olyan települések, ahol a cigány lakosság nagyobb arányban van jelen (például Sükösdön, Bátmonostoron). Baja esetében inkább egy területen helyezkednek el, az ún. Keleti városrészen.

A Cigány Kisebbségi Önkormányzat 1990 után jött létre. Megalakulása óta együttműködik Baja Város Önkormányzatával, különböző egyesületekkel és szervezetekkel, aktívan működteti saját

<sup>109</sup> Interjúalany az oktatási és kulturális terület részéről.

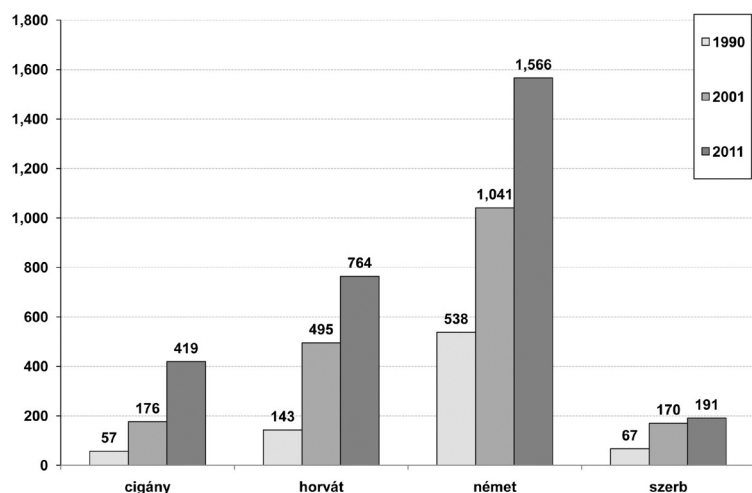
közösségi csoportját, képviseli a helyben és térségben élő cigányokat. A településen és környékén kisebbségi-társadalmi konfliktust nem okoznak.

A horvát családok ennél aktívabb jelenlétet tanúsítanak, kisebbségi helyzetüket felvállalva integrálódnak a többségi társadalomba. Kultúrájuk, munkavégzésükre jellemző szorgalmuk nagymértékben hozzájárul a térség fejlődéséhez, agrárfelzárkóztatásához, amely leginkább lélekszámuk folyamatos emelkedésében mutatkozik meg (a statisztikai adatok szerint térségi szinten 1199 fővel, városi szinten 621 fővel voltak többen 2011-ben, mint 1990-ben), a térség összes településén.

A szerb nemzetiség esetében azonban mindez kevésbé mondható el, egyfelől számuk csökkenő tendenciát mutat a vizsgált időszakban (177 fő 1990-ben és 369 fő a 2011-ben, KSH adatok szerint), másfelől kisebbségi-kulturális dominanciájuk kevésbé számottevő, mint a horvátok esetében. Szerepük elsősorban a kulináris kultúra, a tánc- és zeneművészet területén jelentkezik.

A térség legnagyobb, társadalmi vonatkozásában legerősebb kisebbségének tekinthető a német kisebbség (számuk 2011-ben kistérségi szinten 4069 főre, a Baján élő németek száma 1566 főre tehető). Aktív mezőgazdászokként, agrár szakemberekként voltak, és ma is jelen vannak. A nemzeti kisebbségek intézményesült-

**30. ábra:** Népeség nemzetiségi hovatartozás szerint Baján (1990–2011, fő)



Forrás: KSH adatok alapján saját szerk.



ségét mutatja civil hálózati rendszerük, aktív politikai megjelenésük, a társadalmi életbe való aktív bekapcsolódásuk. Évtizedek óta működő oktatási és kulturális intézményekkel is rendelkeznek. Baján kisebbségi önkormányzataik mellett kiemelt szerepe van a Bunjevacka „zlatna grana” Kulturális Egyesületnek, a Bácska Német Kulturális Egyesületének, a Magyarországi Németek Általános Művelődési Központjának, melynek általános iskolája, gimnáziuma és szakközépiskolája is működik.

A város és térségében megjelenő civil szervezetek, kezdeményezések elsősorban kulturális, oktatási, szociális és a sport területén képviselik a civileket. Megjelennek azok a civil szervezetek is, amelyeket egyfelől a város tart fent, elsősorban személyes megfontolásból, a hagyományok ápolása okán, másfelől jelen vannak azok a szervezetek is, amelyek hagyományt ápolnak, de kiegészítő, önkormányzati feladatokat is ellátnak, vagyis a civil szervezetek valószínű szerepét töltik be.<sup>110</sup> A városban található civil szervezetek száma 107 (2012). Öt nagy területtel foglalkoznak: a katasztrófavédelemmel, kulturális, oktatási, sport és szociális kérdésekkel. A szociális területen található civil szervezetek 25%-a a városi egészségügyi és szociális közintézményekhez kapcsolódóan létesült. Ezek a szervezetek többnyire politikamentes szakmai tömörülések. A civil szervezet közül kiemelkedő az Egységes Baja Városért Közalapítvány, mely az Egészséges Városok Magyarországi Szövetsége keretében 1993 óta működik. A közalapítvány tevékenyen részt vesz Baja város környezet- és egészségpolitikai szemléletének formálásában, szakmai tanácsadói feladatok ellátásában.

### *A város és a főiskola*

Baja városa a térség, illetve kistérség egyetlen olyan települése, ahol az oktatás, a kultúra és a műveltség megszerzéséhez szükséges intézményrendszer a régmúlta tekint vissza. Középiskolái megyei és országos szinten évtizedek óta kiemelkedőek, ilyenek tekinthető a III. Béla Gimnázium, a Magyarországi Németek Általános Művelődési Központjában működő német nyelvű gimnázium (korábban Frankel Leó Német Nyelvű Gimnázium), a közgazdászokat képző Türr István Közgazdasági Szakközépiskola, valamint

<sup>110</sup> Interjúalany a területfejlesztés részéről.

a különböző kereskedelmi és ipari szakképző iskolák és az egyetlen értelmiségképző intézmény, az Eötvös József Főiskola.

A főiskola 140 éves múltra visszatekintő egyetlen felsőoktatási intézménye a városnak és térségének, kiemelt szerepet vállal a város kulturális, oktatási és tudományos életében, különös tekintettel a helyben maradó értelmiség kiművelésére. A tanítóképzőt 1870. október 17-én alapították Eötvös József kultuszminiszter törvényjavaslata alapján. 1959-ben felsőfokúvá vált az intézmény, majd 1976-ban főiskolai rangot kapott. A Felsőfokú Vízgazdálkodási Technikumot – a vízügyi szakemberképzés fejlesztése céljából – 1962-ben alapították. Ezt követően különböző intézményekhez csatolták. 1996-ban a város másik intézményével, a tanítóképzővel egyesült ([www.ejf.hu](http://www.ejf.hu), 2013).

Az Eötvös József Főiskolán jelenleg két karon – Neveléstudományi, valamint Műszaki és Közgazdaságtudományi – történik a képzés. Képzési profilja folyamatosan bővül, mára a tanítók, az óvodapedagógusok, a nemzetiségi (német, horvát, cigány nemzetiségi szakirány) tanítók mellett közművelődési szakemberek (andragógus és informatikus könyvtáros), valamint nemzetközi tanulmányok szakos hallgatók képzése folyik.

A Műszaki és Közgazdaságtudományi Kar speciálisabb képzései nem csak a térség, hanem országos szinten is jelentősnek tekinthető. A karon építő- és környezetmérnöki végzettség szerezhető különböző szakirányokkal (területi és vízgazdálkodási szakirány), illetve posztgraduális képzés keretében speciális ismeretek sajátíthatóak el. A főiskola, alaptevékenységén túl számos kezdeményezés, ötlet megvalósítója, mellyel hozzájárul a település és térségi polgári társadalom helyben maradásához, értékközvetítői szerepének megerősítéséhez.

**14. táblázat:** A Bajai Főiskola összes felvett és állami támogatású hallgatóinak száma (fő)

Évszám	Összes jelentkezett	Első helyes	Felvett	Ebből állami támogatású
2001	1221	652	591	415
2010	1282	691	466	246
2012	850	457	290	136

Forrás: [www.felvi.hu](http://www.felvi.hu)

A hallgatói létszámokat vizsgálva elmondható, hogy amíg a 2001. évben az első helyre jelentkezők (652 fő) 63,6%-a vett részt állami támogatású képzésben, addig a 2012. évben az első helyes (457 fő) hallgatók 29%-a jelentkezett állami támogatású képzésre. 2001-ben a felvett hallgatók 70,2%-a volt állami finanszírozású, 2012-ben ez a számadat már csak 46,8%-ot tett ki.

A bajai főiskola hallgatói létszáma tehát – hasonlóan a többi magyarországi felsőoktatási intézményhez – folyamatosan csökken. Ennek oka egyfelől a térségben elhelyezkedő főiskolák, egyetemek hasonló képzéskínálata (Pécs, Szeged, Szekszárd és Kecskemét), másfelől az országosan is jellemző csökkenő hallgatói érdeklődés, de főként az állami támogatás drasztikus visszaesése. A főiskola esetében további hátrányt jelent a humán képzési kínálat népszerűtlensége (például az andragógia, az óvodapedagógus és informatikus könyvtáros szakok esetében), illetve a térségben élők kedvezőtlen társadalmi-gazdasági helyzete (a munkanélküliség, az alacsony jövedelmek miatt).

## A területi fejlődés folyamatai

Baja közigazgatási területe minden esetben kiszolgálja a kistérség lakóit is, hiszen a kistérség községi rangú települései nem, vagy csak részben rendelkeznek azokkal az ellátórendszerekkel, amelyek a térségben élők alapvető közellátását biztosítani tudják. A térségben Baja az egyetlen városi jogállással rendelkező település, így a városnak központi szerepe van a közigazgatás eltérő szintjeinek, a területi-társadalmi folyamatainak alakításában egyaránt.

A településfejlesztés három területen foglalmazott meg konkrét célokat: egyfelől Baja elhanyagolt épületei, városrészei rehabilitációjának szükségességét, másfelől a gazdasági és társadalmi folyamatok egymásra hangolását, a vállalatok térségi szintű telepítéseit, harmadrészt a térségi funkciók és szerepek erősítését a különböző közszolgáltatások területén.

A *Bajai Városfejlesztési Stratégia* vonzó, versenyképes, harmonikusan fejlődő térségközpontként vizionálja a várost. A környezeti és természeti értékeket megőrző városfejlesztést, továbbá nyílt és együttműködő városi közösségek, szervezetek tudatos fejlesztését tekinti alapvető célnak. Mind a fejlesztési prioritások, mind a specifikus célok hangsúlyosan tartalmazzák a természeti környezettel

harmonizáló fejlesztések szükségességét (Károlyi, 2011). Ebből adódóan két középtávú cél került meghatározásra. A gazdaság – ezen belül a turizmus fejlesztése, a térségi szintű fenntarthatóság jegyében –, valamint a helyi, illetve térségi társadalom és az ehhez kapcsolódó civil, kulturális, oktatási, valamint humán intézmények jövőjének, de legfőképpen működésének, szerepének pontos meghatározása (*Baja Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2008*).

Baja településfejlesztésének kritikus pontjait azok a városterületi egységek jelentik, ahol számos területi, illetve társadalmi probléma jelentkezik, s amelyek a jövőben mindenféleképpen fejlesztésre szorulnak. A város történelmi múltját képviseli a Központi városrész, a város középpontja, Baja legdinamikusabban, leglátványosabban fejlődő területe. A városrész – vízvárosi jellege következtében – erősségei közé történelmi városmagja, központi funkciója tartozik. A város belső magjának, a városközpontnak felújítása 2012-ben fejeződött be, melynek során a város belső terei, épületei megújultak, s ezzel visszakapták a patinás polgári belvárosokra jellemző épített környezeti adottságukat. A városközponthoz közvetlenül kapcsolódó terület egységek, utcák, intézmények azonban továbbra is felújításra várnak. A belvárosban elsősorban sétálóutcák, kulturális intézmények, templomok, kávézók, éttermek, szolgáltatási tevékenységet végző egységek találhatóak, de hangsúlyos szerepet kapnak a lakóingatlanok is, amelyek a belváros lakóközösségének biztosítják életterét. A városrész lakossága 7059 fő, és itt a legnagyobb a munkanélküliek aránya is (52,9%).

A Keleti városrész Baja még mindig egyik legelhanyagoltabb területi egysége, annak ellenére, hogy új beruházások, fejlesztések valósultak meg. Itt található a Bajai Ipari Park, a különféle volt ipari egységek leromlott állapotú, többnyire már nem működő helyiségei. Hiányos közműellátás, rossz minőségű utak, elhanyagolt házak, különösen rossz állapotban lévő épületállomány jellemzi. Erőteljes a multikulturális társadalom jelenléte, a többi területhez képest kimagasló cigány lakossággal, a város szegényebb lakócsoportjaival. Az itt élő lakosok száma 9658 fő, melyből 38,8% a foglalkoztatott nélküli háztartások aránya. A városrészszel összefüggő önkormányzati törekvés a városrész infrastruktúrális viszonyainak rendezése, a helyi társadalom felzárkóztatása, továbbá a régi ipari területek újjáélesztése.

A Nyugati városrész meghatározó szereplői a Duna és környéke, illetve a városközpont lakótelepe. E városrész legfőbb mutatója az

előregedő társadalom, a sok nemzetiség jelenléte, a lakótelep kedvezőtlen fizikai adottságai, az ebből is adódó szegregációs tendenciák. Gond, hogy a területi fejlesztések csak a Dunára és vonzáskörzetére vonatkoznak, s a lakótelep ezekből kimarad. Az itt élő lakosok száma 10 750 fő, melyből 40,3% a foglalkoztatott nélküli háztartások aránya (2001). A városrésszel kapcsolatos önkormányzati tervek közé tartozik a kikötő- és logisztikai fejlesztések köre és a lakótelepi környezet élhetőbbé tétele, a területi rehabilitáció, a régi ipari épületek használhatóbbá változtatása.

A város új és régi városegységeinek kapcsolódási egysége a Déli városrész. Alapvető jellemzője a vállalkozások és lakóterület határos együttműködése. A városrész egyik területi egysége látványos és gyors fejlődésen ment keresztül, már a rendszerváltást megelőzően elsőként a Déli városrészben indultak el a városi beruházások, az új ingatlanok, valamint a gazdasági épületek építése, amely a rendszerváltást követően tovább folytatódott, szemben a városrész másik egységével, ahol jellemzően gyenge az infrastruktúra, rossz az úthálózat, magas a tanyás ingatlanok száma, elhanyagoltak az épületek, magas a roma lakosság aránya. Az itt élők száma 8775 fő, melyből 39,1% a foglalkoztatott nélküli háztartások aránya. A városrésszel kapcsolatos önkormányzati elképzelések közé tartozik a fejlődő lakóövezet szolgáltatási hátterének megerősítése, valamint a szabadon levő területek megfelelő szintű kihasználása.

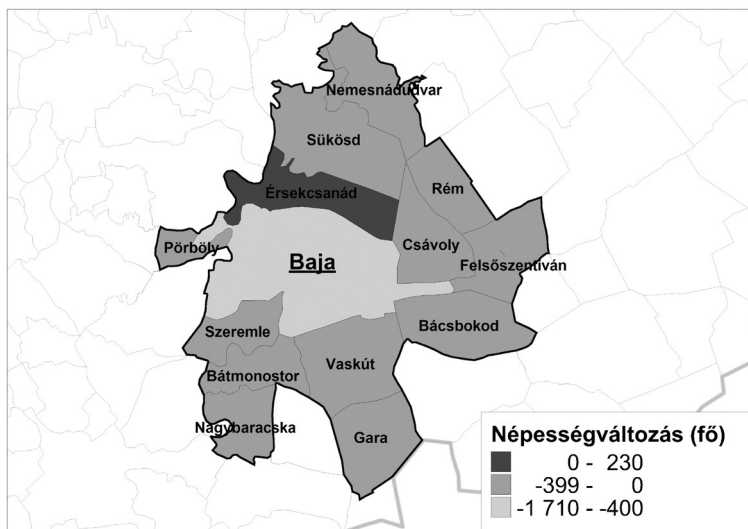
## Szuburbanizációs jelenségek

Baja esetében a szuburbanizáció folyamata nem tekinthető dinamikusnak, a város és térsége kedvezőtlen területi pozíciója, a határmentiség, a kistelepülések jellemezte hálózat, a domináns térségi központi szerepköröktől való megfosztottság, az alacsony státusú lakosság egyaránt befolyást gyakorol a szuburbanizációs folyamatokra. A szuburbanizációs tendenciákat a várostól távoli folyamatokban lehet leginkább tetten érni. Pontos adatok hiányában csak a városvezetés szakembereinek véleményére lehet alapozni, eszerint a Bajáról történő elköltözés célpontjai között Szeged, Pécs, Budapest, illetve más nagyvárosok, de nem a közeli települések szerepelnek. Feltételezett okok között a továbbtanulás, a fiatalok és pályakezdők munkavállalási szándéka szerepel.

A kistérség települései között az 1990-es évek második felében ki-költözési célpontot Sükösd, Érsekcsanád jelentett. A 2010. évi statisztika szerint a kistérség összes települése esetében egységesen magasabb a kivándorlás, mint a településekre történő betelepülés. A települések között új típusú szuburbán települést nem találunk. (Megjegyzendő, hogy a településeken az 1990-es évek előtt aktív mezőgazdasági tevékenység folyt, amely alapjaiban egyfajta röghöz kötöttséget jelentett az ott élőknek.)

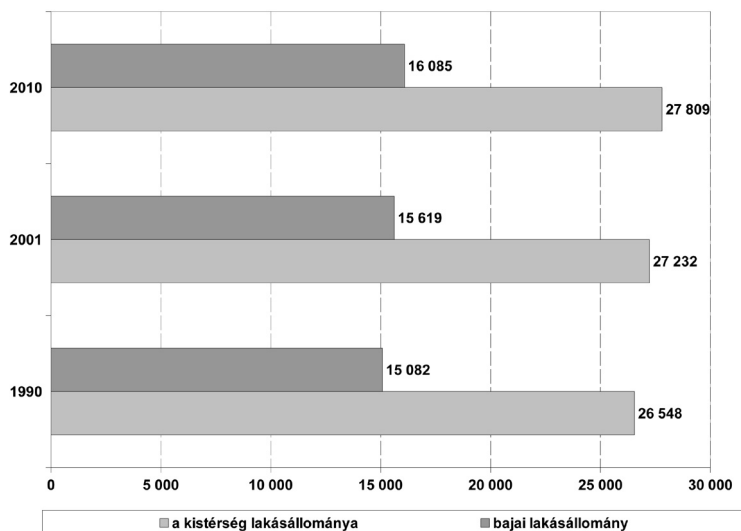
Baja hagyományos szerepével az 1960-as évektől kezdve megtartotta helyi lakosságát, a városból történő kivándorlás nem tekinthető erőteljesnek. A könnyűipari ágazatok különböző szakterületei (betanított és segédmunka szempontjából) lehetőséget jelentettek a kezdetben még ideiglenesen, de később tartós munkavállalás céljából letelepedők, különféle területekről érkező munkavállalók számára.<sup>111</sup> A városra és a vele szomszédságban élő térségi településekre egyaránt a népességfogyás jellemző. A természetes fogyás egyaránt sújtja Baját és a többi települést. Az elvándorlás viszont Baján az elmúlt évtized második felében – az IVS vizsgálatainak tanúsága szerint – megállt, és a városban minimális gyarapodást mértek. A kistérségben azonban – legfőképp a mun-

**31. ábra:** Népességváltozás Baja és térségében (1990–2010, fő)



Forrás: szerk. Baji P.

<sup>111</sup> Interjúalany az önkormányzat részéről.

**32. ábra:** Lakások száma (1990, 2001, 2010, db)

Forrás: KSH adatok alapján saját szerk.

kalehetőség hiánya következtében – az elvándorlás trendje tartós-nak bizonyul (*Károlyi, 2011*).

A lakásállomány jellemzői meghatározó tényezői a településre történő ki- és beköltözéseknek. A térség fő lakásformáját (a történeti hagyományokból is adóan) a családi házak alkotják. Baján, ahogy máshol is, az 1960-as évektől jellemzővé vált a lakótelepi építkezés, a különböző, először téglából, később panelelemekből készített lakóingatlanok megjelenése. Az 1980-as, 1990-es évektől a lakótelepek mellett, azok ellenpólusaként megjelentek a lakóparkok, vagy a csoportos családi házas lakóterületek is, amelyek az életminőség javítására, a magasabb státusban lévők elkülönülésére adtak lehetőséget.

1990 és 2010 között szinte alig emelkedett a térségben található összes lakások száma, 1261 db lakással volt több 2010-ben, mint 1990-ben. Baján ez idő alatt 1003 lakást tartottak nyilván.

Az épített lakások esetében a csökkenés még számottevőbb. Az 1990. évi 265 db épített lakás 2010-ben 53 db-ot tett ki térségi szinten, ebből Baja esetében 1990-ben 159 db, 2010-ben 39 db volt található. Mindebből az a tény következik, hogy a ki- és a beköltözők jelentős hányada elsősorban a használt ingatlanokat részesíti előnyben. A lakótelepet elsősorban a szegényebb, alacsony-

nyabb iskolai végzettséggel rendelkezők választják, ahogy a rosszabb, komfort nélküli vagy félkomfortos bel- és külterületi lakásokat is. Ezeknek a társadalmi csoportoknak a jobb lakóingatlanok megszerzésére kevésbé van esélyük.<sup>112</sup>

## A város természeti és épített értékei

A város turisztikai adottságai kiválóak, a helyi és térségi lakosok számára a Duna jelentősége kiemelten fontos. A dunai hajóturizmusba történő, a mainál erőteljesebb bekapcsolódás fontos lenne a térség számára. A város vezetése az elmúlt húsz esztendőben számtalan próbálkozást tett a Duna kihasználása érdekében (hajózási célpontok kijelölése, kulturális és szórakoztatási lehetőségek kiépítése), de leginkább sikertelenül.

Hasonlóan értékes területi egység a Gemenc, az Alsó-Duna-ártér ligeterdőkkel borított területe, amely az ország legszebb természeti tájai közé tartozik. A gemenci erdőtömb – mely ma Európa egyik legnagyobb összefüggő, természetközeli állapotban megőrzött ártéri területe – kedvelt célpontja az aktív (természetjáró-, lovas-, vadász-) turizmust kedvelőknek. A turisztikai adottságokhoz kapcsolódóan a térség, illetve a megye legnagyobb nyári rendezvényeként kell említeni a Bajai Halfőző Fesztivált. A rendezvény 1996 óta nyújt gasztrokulturális élményt a városba látogatóknak.

A XVIII-XIX. század folyamán több kiemelkedően esztétikus épület készült, például a város középpontjában álló késő barokk műemlékek, a Grassalkovich-palota, de a Szentháromság-szobor is, melyek mind a város múltját idézik. A kastély 1750-től állt a Grassalkovich család tulajdonában, egészen a múlt század végéig. 1862-ben a város megváltotta magát a földesúri függéstől, így az épület a városé lett. 1896-ban, a millennium évében pedig átépítették neoreneszánsz stílusúvá. Szintén a XVIII-XIX. században épült a Szent Péter és Szent Pál Plébániatemplom, a Páduai Szent Antal Ferences Kolostortemplom, illetve a Szent Miklós Görögkeleti Plébániatemplom. 2011-ben egy új kulturális intézmény nyitotta meg kapuit, a Bácskai Kultúrpalota.

<sup>112</sup> Interjúalany a városvezetés részéről



A város épített természeti értékei között a Sugovica-partot kell megemlíteni, amely a halászpárttal, a Türr István Emlékművel, kiemelkedő emléket jelent a Baja várossá nyilvánításának 300. évfordulóján átadott Árpád-kút is. A kulturális intézmények között kiemelkedő helyet vívott ki magának az 1845-ben épült késő klasszicista zsinagóga. Hányatott sorsa az 1930-as években kezdődött, és 1980-as évekig tartott. A rendszerváltást követően ebbe az épületbe került át a Városi Könyvtár és Művelődési Központ.

A város tradicionális polgári múltjának és jelenének találkozási pontja a Szentháromság tér. Az Európai Unió támogatásával 2012-ben fejezték be a város történelmi belvárosának és közvetett, illetve közvetlen környékének felújítását. Új homlokzatot kapott néhány épület, kiskereskedelmi és vendéglátó-ipari egység is ezen a téren, valamint a város sétálóutcájában. A Szentháromság teret gyakran hasonlítják a velencei Szent Márk térhez. A hatalmas, négyzetes teret szürke gránitkockák burkolják, átlós irányban, mintegy lóherealakzatot formálva két útvonal keresztezi. A Szentháromság tér ad helyet a különféle városi rendezvényeknek, a bajai halfőző versenyeknek, valamint számos más társadalmi eseménynek is.

## A város jövője

Baja városában a polgári és újpolgári elemek ötvöződésének lehetünk tanúi. Az erőteljes tradíciókkal, komoly polgári történelmi múlttal rendelkező város a második világháború végétől megszűnt megyeszékhely lenni, helyette Kecskemét városát nevezték ki a megye központjává.

Magyarország legnagyobb megyéje két különböző világ összekapcsolását jelentette: a Duna-Tisza közti Alföldét és a bizonyos mértékig inkább a polgárosultabb Dunántúlhoz hasonlító Észak-Bácskát. A megye etnikai képét, hagyományait, kulturális örökségét tekintve a mai napig kétpólusú. Az egyik pólust éppen Baja képviseli. Baja átmenet a Dunántúl és az Alföld városai között, sajátos bácskai hangulatot árasztva magából (*Merk, 1999*).

A város tulajdonképpen sohasem volt ún. szocialista iparváros, azok a területi-társadalmi, köztük szuburbanizációs folyamatok sem igazán jellemezték, mint az új városok körét. A várost és térségét az elmúlt évtizedekben inkább a szerepkeresés jellemezte, amely egyértelműen a helyi társadalom, gazdaság és térségi po-

tenciál megfelelő kihasználásának, lehetőségeinek feltárásában nyilvánul meg. A rendszerváltás óta területi, térségi szerepét nem találta meg, fejlődési vonala megrekedt. A lehetséges kitörési pontok között a települési, térségi hatékony együttműködések, a települési szerepkörök karakterizálódása, a településfunkciók ös-szerendezése fogalmazható meg.

Baja jövőképét és fejlesztési célrendszerét három, egymással összhangban elkészült dokumentum határozza meg. Az „Öko-Baja” 2005–2020, amely a Képviselőtestület által 2005-ben elfogadott átfogó, távlati fejlesztést megalapozó és befolyásoló társadalmi-gazdasági tervdokumentum. Ez meghatározza a város hosszú távú, átfogó fejlesztési céljait, felvázolja a jövőkép megvalósításához szükséges kitörési pontokat, fejlesztési irányokat, valamint információkat biztosít a városfejlesztés szereplői számára. Az „Öko-Baja” városfejlesztési koncepció a városban élők élet-körülményeinek jelentős javítását és a népességmegtartás képes-ségét kiemelkedő célként jelöli meg. A gazdaságfejlesztésben megkülönböztetett szerepet szán a magántőkének.

Baja város Integrált Városfejlesztési Stratégiája elsősorban a területi-térségi viszonyokra helyezi a hangsúlyt. Baja jövőképének meghatározásakor a város vonzáskörzetébe tartozó településekkel történő együttműködést hangsúlyozza, a versenyképesség és élhetőség mellett. Kiemelten fejlesztendő területnek tekinti a munkahelyteremtést, a közigazgatási és egyéb szolgáltatások professzionálisabbá válását, a városkörnyéki közlekedést, legyen az közúti, vagy vasúti. A fejlesztéseknek kiemelt pillére a természeti értékek megőrzése és megóvása, egyfelől az örökségvédelem, másfelől a turisták vonzása, amely lehetőséget teremt a befektetők számára. A társadalompolitikai elvek között kiemelendő a népességfogyás megállítása, a térségi lakosság elöregedési problémájának kezelése.

Baja városának fejlődési vonalát meghatározhatóvá teheti történeti múltjára épülő jelenének kialakításával, a polgári értékrenddel rendelkező társadalom olyan erőt jelenthet a város szempontjából, mellyel képessé válhat arra is, hogy a térségben erőteljes, vezető (gazdasági, társadalmi) szerepet töltsön be. Ennek megteremtésében adhat segítséget a bajai Eötvös József Főiskola, mely a város közvetett és közvetlen területein a helyi társadalmat és annak szerepét újraértelmezhetné, újra feladatot és szerepet adva az értelmiségi polgári rétegnek.

## 5.

# Egy régi kereskedőváros (?): Gyöngyös és térsége

---

Halász Levente

## A város és térségének bemutatása

Gyöngyös, „a Mátra kapuja” az Észak-magyarországi régió ötödik, Heves megye második legnépesebb települése, a fővárostól 80, Eger-től 53 km távolságra helyezkedik el. A város a középhegyvidék és az alföld találkozási zónájában alakult ki, a Budapestet Kassával összekötő ún. észak-magyarországi vásárvonal mentén, valamint az északkeleti urbanizációs tengely vonalában (*Gyöngyös Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája, 2008*). Megközelíthetősége kiváló, az M3-as autópálya (amely részét képezi a Velencét Kijevvel összekötő V. számú Helsinki folyosónak) 1983-ban érte el a települést, ezzel biztosítva a főváros 60 percen belüli elérhetőségét. Jelenleg az autópályának két csomópontja található közigazgatási határától délre (Gyöngyös-nyugat és Gyöngyös-kelet). A város előnyös közlekedésföldrajzi és stratégiai fekvését az is bizonyítja, hogy itt található a Budapestet Miskolccal és Hidasnémetivel összekötő 3-as főközlekedési útvonal és az abból északi irányba elágazó, a várost és térségét a Mátrával, valamint Egerrel összekapcsoló 24-es főút. A vasúti közlekedés szempontjából periférikus helyzetű a város, ugyanis a XIX. század végi, Budapestről Miskolc irányába kiépülő 80-as vasúti fővonal délről elkerülte a települést.

A térség úthálózata radiális, központjában Gyöngyössel. S bár a városkörnyék északi területe hegyvidéki táj, közlekedésföldrajzi szempontból fontos, hogy zsáktelepülés nincs, minden község hálószerűen, több irányból kapcsolódik egymáshoz, valamint a centrumhoz is. A gyöngyösi a megye legnagyobb területű (750 km<sup>2</sup>),

legtöbb települést magába foglaló,<sup>113</sup> egyben – az egri után – a második legnépesebb kistérsége,<sup>114</sup> központi és egyetlen városi jogállással rendelkező települése, Gyöngyös, az iparosított tradicionális középvárosok közé sorolandó (*Beluszky–Győri, 2004*).

A kistérség népsűrűsége 120 fő/km<sup>2</sup>, amely bár a 110 fő/km<sup>2</sup>-es országos átlaghoz képest magasabb, jellege mégis falusias (rurális).<sup>115</sup>

Gyöngyös város közigazgatási területéhez három mátrai üdülőtelepülés tartozik; Mátrafüred, Mátraháza és Kékestető. Közülük Mátrafüred közigazgatási függetlenségre való törekvése okozott konfliktust a 2000-es évek elején. A településrész vezető politikai elitje egyre határozottabban lobbizott az önállósodás mellett, annyira, hogy 2005-ben helyi népszavazás kiírására került sor, azon-

### 33. ábra: A Gyöngyösi kistérség települései



Forrás: szerk. Baji P.

<sup>113</sup> Abasár, Atkár, Adács, Detk, Domoszló, Gyöngyös, Gyöngyöshalász, Gyöngyösorosi, Gyöngyöspata, Gyöngyössolymos, Gyöngyöstarján, Halmajugra, Karácsond, Kislána, Ludas, Markaz, Mátraszentimre, Nagyfüged, Nagyréde, Pálosvörösmart, Szűcsi, Vámosgyörk, Véc, Visonta, Visznek

<sup>114</sup> A 2013. január 1-jével létrehozott Gyöngyös székhelyű járás települései teljes mértékben megegyeznek a statisztikai kistérséghez tartozó településekkel.

<sup>115</sup> A statisztikai kistérség létrehozása óta településszámát tekintve egy közigazgatási változást hajtottak végre, Pálosvörösmart község 2006. október 1-jéig Abasár településrészt képezte, majd helyi népszavazás eredményeként függetlenedett ([www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)).

**15. táblázat:** A Gyöngyösi kistérség településeinek népességszám alapján kialakított sorrendje (1990 és 2012, fő)

Település	Népesség (fő) 1990		Település	Népesség (fő) 2012
Gyöngyös	36596	1.	Gyöngyös	32385
Nagyréde	3535	2.	Nagyréde	3091
Abasár	3347	3.	Karácsond	3045
Gyöngyössolymos	3212	4.	Gyöngyössolymos	2972
Karácsond	3157	5.	Adács	2690
Adács	2951	6.	Gyöngyöspata	2472
Gyöngyöspata	2819	7.	Gyöngyöshalász	2531
Gyöngyöshalász	2719	8.	Abasár	2498
Gyöngyöstarján	2441	9.	Gyöngyöstarján	2460
Domoszló	2293	10.	Domoszló	1988
Vámosgyörk	2158	11.	Vámosgyörk	1991
Markaz	1904	12.	Nagyfüged	1877
Szűcsi	1791	13.	Atkár	1695
Nagyfüged	1745	14.	Markaz	1748
Atkár	1736	15.	Szűcsi	1563
Gyöngyösoroszi	1572	16.	Gyöngyösoroszi	1518
Visznek	1354	17.	Halmajugra	1196
Visonta	1328	18.	Detk	1158
Halmajugra	1257	19.	Visonta	1127
Detk	1254	20.	Visznek	1082
Kisnána	1247	21.	Kisnána	993
Ludas	864	22.	Ludas	809
Vécs	850	23.	Pálosvörösmart	675
Mátraszentimre	715	24.	Vécs	578
		25.	Mátraszentimre	465
Gyöngyösi kistérség	82845			74607

*Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis alapján saját szerk.*

ban a többség a városhoz tartozás mellett döntött. Az önállósodási szándék mögött gazdasági érdek állt, ugyanis Gyöngyös északi városrészén helyezkedik el a térség legkomplexebb ipari zónája. Ez a városi gazdaság meghatározó ipari övezete, ahonnan a helyi ipar-

űzési adó jelentékeny része származik. A zóna közel fekszik Mátrafüredhez és az esetleges települési függetlenséggel a relatíve nagy összegű adóbevételek döntő hányada a gyöngyösi helyett a mátrafüredi önkormányzat bevételi oldalát növelte volna. A lakosság demokratikus döntése következtében azonban maradt az eredeti közigazgatási forma.

Gyöngyös Heves megye három 20000 főnél népesebb városa közül az egyedüli, amely a megyén belül komplex vonzáskörzettel rendelkezik, vonzó hatása nem nyúlik túl a megye határain, amely valójában a megyén belül szervezhető ellátási funkciók kérdéskörében jelent tényleges előnyt. Itt nem tapasztalható – mint számos egyéb kistérségben – a különböző szempontú többfelé tartozás (*Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008*). Települési szolgáltató funkciók területén több szolgáltatást csupán Eger mint megyeközpont és Budapest jelent, amely körül kialakulóban lévő nagyvárosi térség egyik sarokpontja Gyöngyös (*Enyedi, 2012*).

## Gyöngyös történelmi fejlődésének főbb állomásai

### *Történelmi fejlődés a II. világháborúig*

A város a XIV. század elején Budával azonos kiváltságú jogokat kapott, majd Károly Róbert 1334-ben földesúri mezővárossá nyilvánította, ugyanis fontos szerepet töltött be az északi-északkeleti irányba kibontakozó borkereskedelemben. Gyöngyös lett a Mátra-vidék legjelentősebb központi funkciókkal rendelkező települése. A mezővárosok legfontosabb kiváltsága a vásártartás joga volt, így átmenetet képeztek a polgári városok és a jobbágyfalvak között. Egységes mezővárosi jogállásról azonban nem beszélhetünk, ugyanis nagyrészt különböző méretű, típusú, funkciójú települések kaphatták meg ezt a megtisztelő címet. Az utána következő évszázadokban folyamatosan zajlott a város fejlődése és a térség kereskedelmi központjává alakulása. A török hódoltság idején sokat szenvedett a település és környéke, amely alól 1687-ben szabadult fel. A következő évtizedekben rekonstruálták a város épületeit és megépült egyik legjelentősebb műemléke, az Európa Nostra-díjjal<sup>116</sup> kitüntetett, jelenleg a Mátra Múzeumnak otthont adó barokk stílusú Orczy-kastély. 1708–1710 között a település akkori lakosságának felét elpusztító pestisjárvány szedte

áldozatait. A XVIII. század elejétől zajló fejlődést a heti és országos vásárok engedélyeztetése segítette. Ezt a dinamizmust lassította az 1870-re elkészülő Budapestet Miskolccal és Kassával összekötő vasúti fővonal településen kívüli megépítése, így a város közlekedési szempontból peremhelyzetbe került.

A településen és környékén nagyüzemek létesültek (malom- és húsipar), ezzel kiegészülve szőlészetének, borászatának és kézműiparának köszönhetően gazdasági fejlődése, városiasodása töretlenül folytatódott. Városi szerepköre bővült, néhány évtized alatt többek között könyvnyomda, pénzintézetek, kereskedelmi csarnok, színház, múzeum, kórház, oktatási intézmények, postapalota épült Gyöngyösön. Az 1867-es kiegyezés intenzív agrárfejlődést és kapitalizációt indított el. Gombamód jelentek meg a bankok, fejlődött a céhrendszer, rác, görög és nagyszámú izraelita kereskedő érkezett a városba. 1880-ban volt a legnagyobb (2476 fő) a városi zsidóság aránya, akik nagy befolyással bírtak a helyi gazdaságban.<sup>117</sup> Az I. világháborút követően szigorodtak az ellenük meghozott intézkedések, emiatt fokozatosan kiszorultak a gazdasági és társadalmi életből (*Ethei Sebők, 2011*).

A XIX. század végi filoxéra-vész elpusztította a környékbeli szőlők döntő hányadát, amely a szőlő- és bortermelésből élő lakosságot, közvetve a teljes városi gazdaságot sújtotta. A város hamar talpra állt és urbanizációja tovább folytatódott az 500 helyi halálos áldozatot követelő I. világháborúig.

Ezt tetézte 1917-ben a település történelmének legsúlyosabb tűzvésze, amely elpusztította az épületállomány jelentékeny részét. Ezt követően szisztematikusan, megfontolt tervek alapján alakították ki a ma is jellemző harmonikus, egységes stílusjegyekkel rendelkező városképet. A legfontosabb kritériumnak a tűzbiz-

<sup>116</sup> 200 civil szervezet szövetségéként létrejött Europa Nostra Szervezet 1978 óta díjazza a legkiemelkedőbb, példaértékű műemlék-helyreállítási munkákat. A gyöngyösi Mátra Múzeumnak 2009-ben ajánlották fel az Europa Nostra Fődíjat (*europanostra.org*).

<sup>117</sup> A gyöngyösi zsidóság legnagyobb része (1800 fő) 1944 tavaszán gettókba került, majd deportálták Auschwitzba és Birkenaubá. A holokausztot kb. 500–550 zsidó élte túl, közülük 150 fő menekült el a városból Budapestre a jobb élet reményében, 100 fő Izraelbe költözött, 50 fő, elsősorban a képzett zsidóság Nyugatra emigrált. Gyöngyösön 500 fő maradt, akik lassan asszimilálódtak, illetve a szocializmus alatt elhagyták a várost és az országot. 1990-ben 100 zsidót számloltak össze a településen (*Horváth, 1999*). A város monumentális méretű zsinagógája mementója az egykori gyöngyösi izraelita lakosságnak.

tonság számított, így a tűzvészben elpusztult sikátoros úthálózatú<sup>118</sup> városrészekben széles utakat alakítottak ki.

1919–20-ban megnyílt az első lignitbánya, 1923-ban Gyöngyös-püspököt a városhoz csatolták és megindult a délnyugati irányú terjeszkedés. Az 1930-as években fellendült a gyümölcs- és borexport, a térségi termékek megjelentek az európai piacokon is, növekedett – elsősorban a Mátrának köszönhetően – a térségi idegenforgalom volumene. A helyi kereskedő polgári lakosság jelentős hányada esett áldozatul a II. világháború bombatámadásainak, a harcoknak és a kényszermunkatáboroknak, amely véget vetett a település addigi dinamikus polgári fejlődésének.

### *Városfejlődés az államszocialista időszakban*

Az 1950-ben létrehozott tanácsrendszerben Gyöngyös „járási jogú város, ipari központ” címet kapott (*Karvalics, 1996*). Az évszázadok gazdasági fejlődése során kialakult, döntően agrárjellegű város profilja gyökeresen megváltozott. A központi irányítás elsődleges célként tekintett az agrárvidékek központi településeinek erőltetett iparosítására. Ez a fejlesztés Gyöngyöst sem kerülhette el, az állami redisztribúció kiemelt jelentőségű gyáripari városává fejlesztették. A Mátrában és annak előterében szén (lignit)- és ércbányákat (réz, ólom- és cinkérc) nyitottak, valamint nagy volumenű központi ipari beruházások történtek, felgyorsítva a település gazdasági profilváltását. A foglalkozási átrétegződés gyorsan zajlott a térség településein, tömegek vándoroltak a mezőgazdaságból az ipari szektorba. A népességszám évek alatt másfélszeresére nőtt, amely a nagyarányú bevándorlás következménye volt, ezzel párhuzamosan emelkedett a „gyökér nélküli”, lokálpatriotizmus-sal kevésbé jellemezhető gyöngyösiek száma is. Ez mai napig problémát jelent, mert az erőltetett úton betelepítettek nem tud-

<sup>118</sup> A szűk, hosszúkás struktúrájú utcákat „zsellérköznek” nevezik, amelyek kialakulásának oka, hogy építésük idején csak a kapuk száma után kellett adót fizetni, emiatt költségtakarékossági szempontokat figyelembe véve a családok házaikat egymás mögé építették, de a teleknek egy kijárata, ezáltal egy kapuja volt. Az évtizedek múltával hosszú, de szűk, kevés zöldfelülettel rendelkező telkek alakultak ki, a kapukat elbontották és az egykori hosszúkás alakú kertből szűk utcák lettek, amelyről nyíltak a lakások bejáratai. Ez a kissé zavaros, átláthatatlan struktúra jellemezte a városszövetet, de a tűzvések során az épületátlomány nagy része áldozatul esett. Ma városképi szempontból a még meglévő utcácskák helyi védetség alatt állnak.



tak teljes mértékben integrálódni a város nagy tradíciókkal rendelkező, zárt társadalmába – hangzott el egy helyi civil szervezet vezetőjétől, de több önkormányzati tisztviselőtől is.

Grandiózus mélyművelésű, majd külszíni lignitfejtés kezdődött 1964-ben a várostól délkeletre, valamint erre az energiaforrásra alapozva 1965-ben elindították a térség tájkarakterét máig meghatározó hőerőműi beruházást Visonta külterületén, és 1969-ben adták át az első blokkokat. Jelenleg 7 blokkból álló, 950MW összteljesítményű Gagarin Erőmű (mai neve: Mátrai Erőmű Zrt.) véglegesen 1973-re készült el. A hőerőmű a magyar villamosenergia-ellátási rendszer kiemelt létesítménye lett, egyben az ország legnagyobb beépített kapacitásával rendelkező, fosszilis tüzelőanyaggal működő erőműve. A szocialista nagyipar monumentális beruházása máig a magyar nemzetgazdaság villamosenergia-fogyasztásának 13%-át termeli (*mert.hu*).

Néhány év alatt nagyszámú ipari alkalmazottnak kellett magas komfortfokozatú lakást építeni, így a legkézenfekvőbb megoldást a korszakra dominánsan jellemző panelházak építése jelentette. Ennek szimbolikus építménye a városban emelt 20 emeletes toronyház, amely a szocialista városfejlesztés presztízsbetűzése volt. Építését egy rendelet indokolta, amely értelmében a Gagarin Erőmű 1500 dolgozójának két éven belül komfortos lakhelyet kellett teremteni. A bányák központi épületei Gyöngyösön voltak (a jelenlegi rendőrség tömbjében), ezáltal fontos irányítási, vezetői funkciók is itt centralizálódtak.

Az 1960-as, 1970-es években is hatalmas állami ipari beruházások zajlottak, elsősorban Pipis-hegyen (Északkelet-Gyöngyös), valamint a város délkeleti területein. Ezek kapacitásuk és a foglalkoztatottak számának tekintetében felvették a versenyt az erőművel. MÁV Kitérőgyár, Egyesült Izzó és Villamossági Rt. üzeme, szerszám- és diódagyar, Vas- és Fémipari Vállalat és három hasonló profillal rendelkező üzemet hoztak létre, amelyekben több ezer főt (csak az Egyesült Izzógyárban 3500 főt) foglalkoztattak. Ezáltal Gyöngyös (a lakosság arányához képest) Heves megye legiparosodottabb középvárosává fejlődött (*Karvalics, 1996*), egyben a települési funkciók és a város gazdasági profilja révén Magyarország jelentős iparvárosai közé emelkedett.

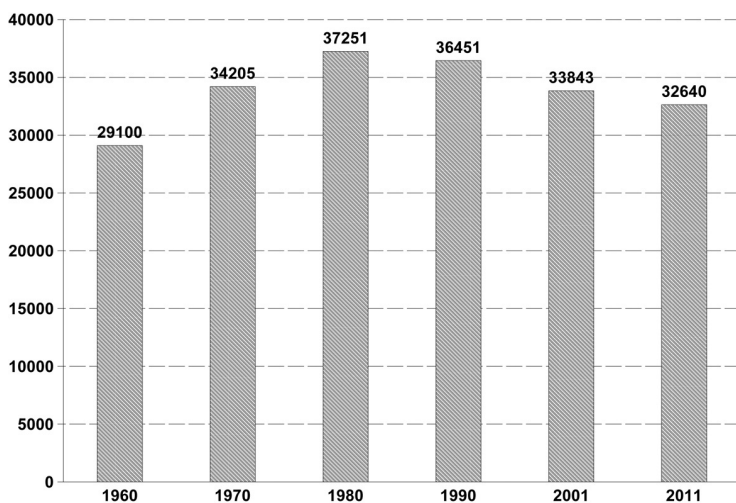
A többi történelmi városhoz hasonlóképpen, Gyöngyösön is tudatosan változtatták meg a városképet, tették azt egyhangúvá. Négy-, hat- és tízeletemes panelépületekből álló lakótelepeket

(Mérge, Pesti, Koháry, Mátrai és Ringsted úti) építettek a belvárost környező zónákba. A város egyik egyházi vezetője úgy vélte, hogy az egyházellenesség jegyében a vallási épületek mellé szocialista-realista stílusú monumentális szobrok és panelépületek kerültek. Ma is látható mementó a város legnagyobb alapterületű temploma, a Szent Bertalan templommal szemben épített hatemeletes ún. „Fehérház”. Az épület tisztviselők lakhelyéül szolgált, az 1917-ben leégett egykori városháza helyére építették. A dinamikus panelépítést a gyorsan duzzadó létszámú elsőgenerációs munkásság Gyöngyösre költöztetése magyarázta. A díszítőelemeket mellőző monoton épületeket főként üresen álló területeken, valamint az elpusztult, középkori sikátorokhoz hasonló ún. „zseléközök” épületállományának helyén húzták fel.

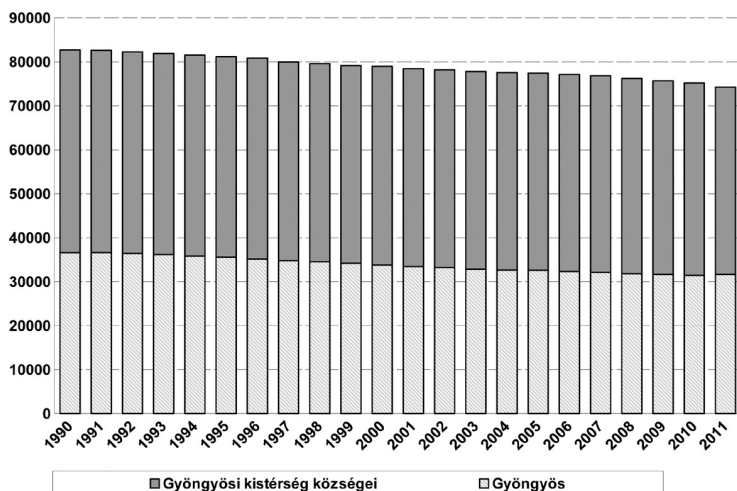
## Demográfiai-társadalmi jellegzetességek

Gyöngyös város népességszáma folyamatosan növekedett a XIX. század vége óta. A leggyorsabban a szocialista iparosítás kezdeti fázisában, 1950–70 között emelkedett és 1981-ben érte el csúcspontját, 37250 főt (34. ábra). Népességszámát tekintve jelenleg a magyarországi városok közül a 32. helyen áll, Szekszárd és Mosonmagyaróvár között, viszont gyors népességcsökkenése következményeként a városok rangsorában 1990 óta 5-6 helyet lépett vissza (*KSH Tájékoztató Adatbázis*).

A rendszerváltozás óta eltelt két évtized alatt azonban a városi népességszám folyamatosan csökkenő tendenciát mutatott, annak ellenére, hogy a 2000-es évek környékén kismértékű növekedés volt megfigyelhető (35. ábra). A település tipikus példája azon magyarországi középvárosoknak, amelyek mind a negatív természetes szaporodás, mind a negatív vándorlási egyenleg miatt folyamatosan veszítenek népességükből. Az 1990 körüli gyors csökkenés oka a kiemelten fontos foglalkoztatók (pl. izzógyár, tejüzem, malom) megszüntetése, az ezt követő megugró munkanélküliség és elvándorlás. A városi lét gyakran az életpálya ideiglenes szakaszaként szolgált, amit az is mutat, hogy a városból elvándorlók főként gazdaságossági megfontolásból nagy százalékban azokra a településekre költöztek vissza, ahonnan négy évtizede beköltöztek – állítja több, a kutatás során megkérdezett helyi szakember, a helyi önkormányzat képviselője, valamint az egyik befolyásos vállalat vezetője.

**34. ábra:** Gyöngyös népességszámának alakulása (1960–2011, fő)

Forrás: Népszámlálási adatok alapján saját szerk.

**35. ábra:** A Gyöngyösi kistérség népességszámának alakulása (1990–2011, fő)

Forrás: KSH Heves Megyei Statisztikai Évkönyvek (1990–2011) adatai alapján saját szerk.

Az egybehangzó véleményekre alapozva elmondható, hogy az ezredforduló környéki népességszám-növekedés az akkori viszonylagos makroökonómiai fejlettség, a kismértékben javuló fertilitási folyamatok, valamint a lecsengett kiköltözési hullám eredménye.

A mostani tendenciák alapján lakosságszám-stagnálás, esetleg kismértékű növekedés prognosztizálható.

A Gyöngyösi kistérség népességszáma 20 év alatt 9%-kal csökkent, ez évi nagyjából 400 fős fogyást jelent (35. ábra). Ez a folyamat kevésbé drasztikus, mint a gyöngyösi, ott ugyanis 14%-kal élnek kevesebben, mint 1990-ben.

Gyöngyös természetes szaporodása az országos trendekkel párhuzamosan negatív, folyamatosan romló tendenciát mutat, viszont (a helyi civilekkel készített mélyinterjúkban elhangzottakra alapozva) a folyamat által bekövetkező drasztikus népességszámcsökkenést némiképp enyhíti a roma családokra jellemző magas gyermekszám (sok esetben 4 gyermekes családmoddell).

A kistérségi lakosság tényleges szaporodása az 1990-es évek eleji ipari struktúraváltás és az ezzel összefüggő társadalmi válság következtében – a természetes szaporodáshoz hasonlóan – csökkenést produkált, majd az ezredfordulót követő átmeneti gazdasági fejlődés hatása megmutatkozott a népességszám-változásban is. A jelen válság megszakította a pozitív népesedési folyamatokat. A város és a térségi községek demográfiai folyamatai 2008-ig nagyjából párhuzamosan zajlottak. Az elmúlt években egyre nagyobbá vált a különbség, ugyanis a város népességmegtartó képessége gyengült.

A települések öregedési indexe az öregedő helyi és térségi társadalom jelenségét mutatja. Kivételt azok a települések képeznek, ahol magas a cigány kisebbség népességen belüli aránya, ugyanis természetes szaporodásuk jelentősen meghaladja a térségi átlagot (állítják a térségfejlesztéssel foglalkozó megkérdezettek). Ezt támasztja alá Gyöngyösoroszi, Nagyfüged, Halmajugra demográfiai szerkeze-

**16. táblázat:** A 14 évnél fiatalabb és 60 évnél idősebb lakosság aránya (1990–2010, %)

	14 évnél fiatalabb (%)	60 évnél idősebb (%)
1990	20	16
1995	16	18
2000	15	20
2005	14	22
2010	13	25

*Forrás: KSH Tájékoztatási Adattábazis alapján saját szerk.*

te, amely községek a legfiatalosabbaknak számítanak. Halmajugra esete kifejezetten kirívó, ahol 2010-ben 68 fő 60 éven felüli jutott 100 fiatalkorúra, így népességének korstruktúrája teljes mértékben a fejlődő társadalmakéhoz hasonló piramis alakot vesz föl.

### *Szuburbanizáció térségi jellegzetességei*

Budapesttől 80 km-re található magyar középváros esetében túlzás lenne a tipikus nagyvárosi terekre jellemző gyors ütemű szuburbanizáció jelenségéről beszélni, ugyanis relatíve alacsony a népességszám és kiterjedtek a kertvárosias övezetek. A város térségében lévő települések népességszám- és lakásállomány-változása is ezt támasztja alá. A kistérség települései közül csupán hatnak növekszik a népességszáma, de ennek mértéke nem kiemelkedő, a lakosság természetes szaporodásával, illetve a romák településközi migrációjával magyarázható.

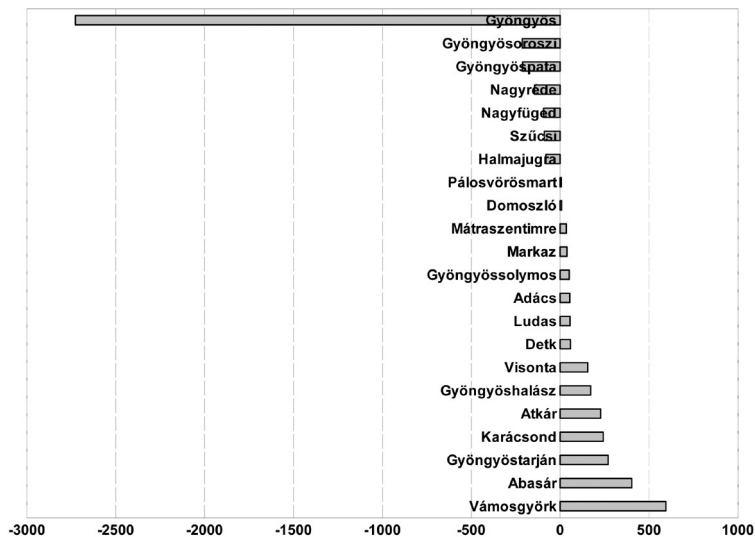
Az 1990-es évek elején a város és térségének főként alacsony jövedelmi kategóriába sorolandó lakosságát az ún. szegénységi szuburbanizáció jellemezte. Ennek hátterében több ok áll: egyrészt a szocialista iparosítás évtizedeiben beköltözött, betelepített több ezer fős, elsősorban munkásosztályhoz tartozó lakosság nehézkes helyi társadalmi integrációja, másrészt a város nagy foglalkoztatóinak (főként a Pipis-hegyi ipari zóna vállalatainak) csődje, létszámleépítése okán bekövetkező munkahelyvesztés, harmadrészt a gyöngyösi ingatlanárak drasztikus emelkedése.<sup>119</sup> A dráguló városi élet miatt is nagy számban hagyták el a várost. Érdekes mintázatot mutatnak az imént említett csoportok migrációs irányai, ugyanis döntően azokra a településekre költöztek vissza, ahonnan a szocialista iparosítás idején eljöttek. Számos gyöngyösi roma család szintén elhagyja a várost és a környező rurális térségek felé mozdul el. Ennek oka, hogy egy önkormányzati rendelet minimalizálta, illetve megtiltotta a város belterületén történő, sokak megélhetését biztosító állattartást. Konfliktust főként az okoz, ha kis népességszámú települések válnak a migráns folyamatok célpontjaivá, így különböző etnikai kisebbséghez tartozó csoportok nagyobb számban, koncentráltabban jelennek meg, ezzel súlyosbítva a területi-társadalmi szegregációt.

<sup>119</sup> Egy lakótelepi lakás ára egyenértékű lett egy térségbeli község kertes házának árával, állítja több, a mélyinterjúk alkalmával megkérdezett szakember.

A közép- és magas státusú urbánus lakosságot érintő szuburbanizáció az új évezred elején indult el. Szinte kivétel nélkül azon térségbeli településekre irányul a migráció, ahol a cigány kisebbséghez tartozók aránya alacsony, a természeti környezet állapota és a települési infrastruktúra minősége a térségi átlagnál jobb, valamint a város közúti elérhetősége kiváló. A gyöngyösi magasabb társadalmi státussal rendelkezők előszeretettel választják lakóhelyükkül Mátrafüred-városrészt, valamint Gyöngyössolymost és Abasárt (36. ábra), amely jelenlegi, meglehetősen új lakásállományával és tipikus alvótelepülés jellegével felveheti a versenyt egy Budapest környéki szuburban kistéveléssel.

A településenkénti vándorlási különbözet és a roma lakosság magas aránya között kapcsolat van. Ezt bizonyítják Gyöngyösoroszi, Gyöngyöspata, Nagyfüged, Halmajugra negatív vándorlási adatai, valamint ellenpólusként az elhanyagolható arányú cigány kisebbséggel rendelkező községek kiugróan magas pozitív értékei (Vámosgyörk, Abasár, Karácsond, Gyöngyöshalász, Gyöngyössolymos). Gyöngyös város népessége radikálisan csökkent az elmúlt 2 évtized során, több mint 2500 fő vándorolt el a városból elsősorban a környező községekbe, de nagyobb távolságra is (ál-

**36. ábra:** A Gyöngyösi kistérség településeinek vándorlási különbözete (1990–2010, fő)

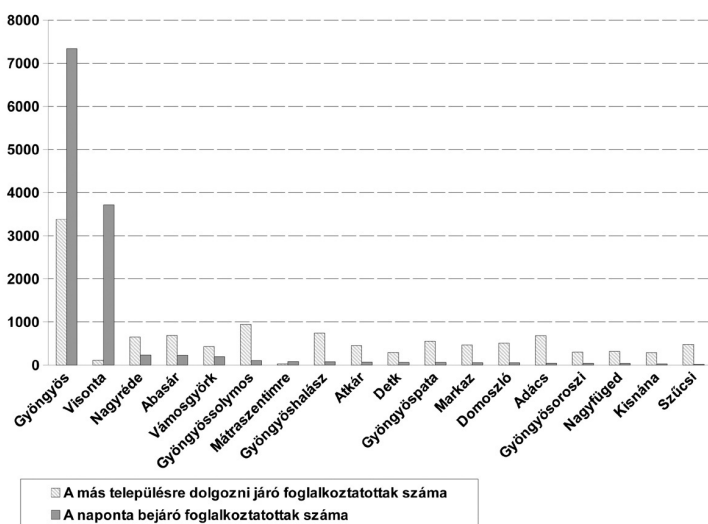


Forrás: KSH Tájékoztatási Adattábazis adatai alapján saját szerk.

lítják önkormányzati és oktatási szakemberek). Főként a fiatal, egyetemet végzett helyiek hagyják el a térséget, akik számára Budapest, Nyugat-Magyarország és külföld jelent alkalmas letelepedési célterületet biztos jövedelemmel.

Amint a 37. ábráról is leolvasható, Gyöngyös vonzó hatása a legerősebb a térségbeli településekre. Munkahelyi, oktatási, adminisztrációs, kereskedelmi központ, ezt ingázási jellegzetességei is láttatják. A térségre leginkább a keresztingázás jellemző, amelynek magyarázatát elsősorban a Mátrai Erőmű több ezer fős alkalmazotti gárdája adja, mivel az erőműben és a lignitbányákban dolgozók 20%-a gyöngyösi, így a térségi ingázás nem egy, hanem többirányú, több ingázási céltelepüléssel. Fontos ingázási célpont még Budapest, illetve a környező oktatási és munkaerő-piaci alközpontok (Hatvan, Eger, Gödöllő, Jászfényszaru) is. (Több interjúalany Gyöngyöst a budapesti vonzáskörzethez sorolja a nagyszámú főváros felé irányuló napi ingázó miatt.) Ezen kívül Visonta település emelkedő ki, mint jelentős számú naponta bejáró foglalkoztatottal rendelkező település, ugyanis az erőmű főépülete és a blokkok a község közigazgatási határán belül találhatók, ezáltal statisztikailag Visontához sorolják az ott foglalkoztatottakat. A többi kistérségi

**37. ábra:** Az ingázók aránya a Gyöngyösi kistérségben (2011, fő)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis alapján saját szerk.

település munkaerő-piaci vonzereje elhanyagolható, mindenhol kiugró a más központi településen dolgozók, tanulók száma.

A kistérség településein 2010-ben 31 937 lakás állt, amely 4,1%-os növekedést mutat az 1990-es 30 679 lakáshoz képest. A legdinamikusabb növekedés Mátraszentimréen és Gyöngyöstarjánon tapasztalható, ahol 20 év alatt több mint 10%-kal nőtt a településen épített lakások száma. Mátraszentimréen a helyzet kettős, ugyanis ez időszak alatt arányát tekintve itt csökkent legnagyobb mértékben a lakónépesség száma. A nagyszámú lakásépítés mögött okként elsősorban hétvégi házak, valamint a falusi, hegyvidéki turizmus céljából épített lakások hozhatók fel, amelyek nem állandó jelleggel lakottak. Gyöngyössolymos és Gyöngyöstarján esetében a Gyöngyösről történő, főként az ezredfordulót övező évekre jellemző kiköltözési hullám képezi a magyarázatot. Ezen települések magasan kvalifikált lakossága, egészséges környezete, dombosági elhelyezkedése és a kisebbségek marginális jelenléte miatt a városi lakosság elsőszámú letelepedési célpontjai. Csökkent a lakásállomány Gyöngyöspatán és Halmajugrán, főként a telepfelszámolás, az üresen hagyott házak bontása miatt. Gyöngyösön csupán 3,6%-kal növekedett az épített lakások száma, amely a vidéki középvárosok tendenciájához hasonló jelenség. Oka kevésbé a kiköltözés a környező térségre, sokkal inkább a tényleges szaporodás negatív üteme, valamint a kedvezőtlen ingatlanpiaci feltételek. A városban az ingatlanárak túlzottan magasak, ami hozzájárul a városból való kis távolságú, de gyakran régiók közötti migrációhoz is. Új lakások elsősorban a Kassai út, a Kócsag utca és a Bene út környékén épültek. A legnagyobb volumenű lakásépítés a Mátrafüred felé vezető úttól nyugati irányban tapasztalható, amelyet Gyöngyös „Rózsadombjának” is neveznek, mivel elsősorban a település magas társadalmi státusú lakossága költözik ide. Gyöngyös egyik kedvelt, szuburbán hatású – ezzel egyetemben alvóváros jellegű – városrésze Mátrafüred, ahol szintén dinamikus a lakásépítések üteme. Az ott felépült új lakások egy része azonban nem lakott állandó jelleggel, hanem nyaralóként, időszakos otthonként funkcionál.



## *Etnikai kisebbségek és a térbeli-társadalmi szegregáció problémája*

A cigány kisebbség arányát tekintve a legnépesebb csoport a Gyöngyösi kistérségben. Hivatalos statisztikai adatok szerint a községi lakosság számához képest legmagasabb arányban Halmajugrán (35,4%), Gyöngyösoroszin (22%) és Gyöngyöspatán (11%) vannak jelen, viszont számuk szignifikánsan magas Nagyfügeden, Adácson, Kispánán és Domoszlón is. (Valójában a települési összlakossághoz viszonyított arányuk többszöröse a statisztikákban megjelenteknek, állítják egybehangzóan a strukturált mélyinterjúk alanyai.)

Látványos és súlyosbodó probléma a területi szegregáció, főként Halmajugra, Gyöngyösoroszi, Gyöngyöspata községekben, ahol az etnikailag homogén, területileg összefüggő „telepek” kiterjedése növekszik. Gondot jelent ezekkel a telepekkel kapcsolatban a köztisztaság, a közbiztonság, a személyi higiénias állapot elégtelensége, az alapinfrastruktúra (csatornázottság, vezetékes ivóvíz) hiánya (*Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008*).

A romák és a nem-romák között időnként viszályok is létrejönnek. Erre példa a 2011-es gyöngyöspatai konfliktus, amely a helyi roma etnikumhoz tartozók és félkatonai szervezetek között robbant ki. Az eset súlyosságát mutatja, hogy a központi kormány akcióprogramot dolgozott ki és ún. konfliktuskezelő csoportokat állított fel annak érdekében, hogy az elmérgesedő helyi konfliktus egyrészt lecsendesedjen, másrészt ne terjedjen tovább a térségben.<sup>120</sup>

Gyöngyös város lakosságának jelenleg a hivatalos statisztikai adatok szerint 2,3%-át alkotják cigány kisebbséghez tartozók ([www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)), viszont valós arányuk – a helyi cigány kisebbségi önkormányzat becslését alapul véve – a 10-12%-ot is eléri. Az Integrált Városfejlesztési Stratégia elemzései és a helyi társadalmi és gazdasági elitcsoportok megkérdezett képviselői szerint a romák elsősorban két városrészben, „Durandán” és a vasútállomás környéki „Harmadosztályon” koncentrálnak.

Durandán a legerősebb a szegregáció foka, itt 1000-1700 fő él egy tömbben. A helyzet megoldása, javítása érdekében az önkor-

<sup>120</sup> [www.origo.hu/itthon/20110427-gyongyospata-etnikai-konfliktus-felkatonai-szervezetek-es-a-cigany-kisebbsseg-szembenallasa.html](http://www.origo.hu/itthon/20110427-gyongyospata-etnikai-konfliktus-felkatonai-szervezetek-es-a-cigany-kisebbsseg-szembenallasa.html)

mányzat Európai Unió támogatásból 2012-ben elindított egy komplex városrész-rehabilitációs programot (ennek során a csatornahálózatot és úthálózatot fejlesztik). Súlyos környezeti gondot jelent az itt felhalmozott hatalmas mennyiségű, illegálisan lerakott hulladék, amely intenzív esőzés, hóolvadás idején bemosódik a Gyöngyös-patakba. A településrész északon helyezkedik el, így a vízfolyás az összes hulladékot a történelmi városközpont irányába, azon keresztül szállítja.

Mátraszentimre lakosságán belül 2001-es népszámlálás adatai alapján 27,8% vallotta magát szlovák nemzetiségűnek. Az itt élő tótok jelentős részét a XX. század közepi szlovák-magyar lakosság-cserék idején nagyrészt visszaköltöztették Szlovákiába, akik közül kevesen tértek vissza, sőt legtöbben elmagyarosodtak, viszont a tót hagyományokat továbbra is ápolják. A településen szlovák tájház, tradicionális szlovák ételeket kínáló étterem található, valamint gasztronómiai napot, falunapot és kétévente nemzetiségi találkozózt rendeznek (*matraszentimre.hu*).

### ***Intézményrendszer***

A város oktatási központ, melynek vonzáskörzete túllép a kistérség határain, gyakorlatilag a megye teljes nyugati felére kiterjed. 7 általános iskola, 3 gimnázium, 5 szakközépiskola és egy felsőfokú oktatási intézmény működik a településen.

Az általános iskola első osztályát sem elvégzett, 18. életévüket betöltők népességen belüli aránya Halmajugrán, Nagyfügeden és Gyöngyösorosziiban a legmagasabb, 3,2%, de 2% fölötti az értéke Mátraszentimrén, Adácson és Gyöngyöspatán is. A 15 évnél idősebb népesség 84%-a legalább az általános iskola 8. évfolyamát abszolválta, habár e tekintetben is jelentkezik különbség Gyöngyös (91%) és Halmajugra (75%) között. A 18 évnél idősebbek 26,7%-a rendelkezik minimum érettségivel. A társadalmi fejlettségi lépcső két végpontján elhelyezkedő Gyöngyös 48%-ánál Halmajugra 14%-os értéke háromszoros differenciát mutat, így ismételten rávilágít a kistérségen belüli, az országos átlagot határozottan meghaladó fejlettségi különbségre.

A 2001-es népszámlálás eredményei szerint a felsőfokú végzettségűek országos átlaga a 25 év fölötti lakosság esetében 12,6% (a Heves megyei átlag 9,9%). A Gyöngyösi kistérség 5,8%-os értéke kétszeresen alulmúlja mindkét értéket, a térségen belüli jelentős társa-

dalmi fejlettségi különbségek, a többségében roma lakosságú községek nagy száma, valamint a K+F beruházások hiánya miatt. Az az állítás, hogy a vidéki városokban, kistérség központokban a legmagasabb a felsőfokú végzettséggel rendelkezők aránya, itt is beigazolódik, ugyanis 15,4%-os arányával Gyöngyös a kistérségi községek átlagát kétszeresen, az országos átlagot másfélszeresen meghaladja. (A kimagasló arányt egyértelműen a Károly Róbert Főiskola léte magyarázza.)

Gyöngyös és térségének (2 város és 42 község) egészségügyi ellátását a Bugát Pál Kórház biztosítja. Az intézmény 2010-ben 413 kórházi ágygal működött, amely közel 30 százalékpontos csökkenést jelent az 1990-es 623 ágyhoz képest. Ennek hátterében az állam egészségügyre kiterjedő racionalizáló törekvése áll. A megyében az egri Markhot Ferenc Kórház rendelkezik privilegizált helyzettel (2006-ban súlyponti kórháznak nevezték ki). Az intézmény működése biztosított, más kórházzal való összevonása, funkciók elvétele nem várható.

### *Város és főiskola*

A Károly Róbert Főiskola a térség legrangosabb oktatási intézménye. Az Alma Materben jelenleg 1879 nappali és 7857 esti, valamint levelező tagozatos diákot oktatnak. A képzettségi arányok az országos átlagnál jobbak, és a külföldi befektetők számára is előnyös az intézmény léte, habár képzési struktúráját, akkreditált szakjait változtatni, racionalizálni lenne szükséges annak érdekében, hogy elektronikával, elektrotechnikával, gépgyártással foglalkozó ipari vállalatok nagyobb számban települjenek ide – hangzott el számos mélyinterjú alkalmával.

A felsőfokú szakemberképzés 1962-ben a Felsőfokú Mezőgazdasági Technikumban – a főiskola jogelődjében – a szőlész-borász felsőfokú szaktechnikus képzéssel kezdődött, ezt az évet tekintik a felsőoktatási intézmény alapítóévének, így 2012-ben ünnepelte fennállásának 50. jubileumát. A felsőfokú technikum megszüntetése után az intézmény 1972-től 1976-ig a Kertészeti Egyetem Kertészeti és Agronómiai Főiskolai Karaként működött tovább, majd 1976-tól a Gödöllői Agrártudományi Egyetem szervezetébe került Mezőgazdasági Főiskolai Kar néven. Az átszervezés profilváltással is járt: a szőlész-borász, zöldségtermesztési és növénytermesztési szakos képzés fokozatosan megszűnt és az 1976/77-es tanévben megkez-

dődött az oktatás üzemszervezési szakon, növénytermesztő, állattenyésztő és kertészeti szakirányokon. 1987-ben a Gödöllői Agrártudományi Egyetemen Gazdaság- és Társadalomtudományi Kart hoztak létre, amelynek keretében a gyöngyösi főiskolai kar átalakult Vállalatgazdasági Üzem-mérnöki Intézetté, a korábbi üzem-szervező szakemberképzést pedig felváltotta a vállalatgazdasági irányultságú oktatás. 1989-ben Magyarországon elsőként az intézetben engedélyezték a mai távoktatás elődjeként kísérleti levelező képzés beindítását gazdasági mérnöki szakon. A Mezőgazdasági mérnöki szakon az 1991/92-es tanévtől agrármérnök-képzés kezdődött, többek között állattenyésztési, kertészeti és növénytermesztési szakirányokon, amelyek később állattenyésztő menedzser, mezőgazdasági menedzser, környezetgazdálkodási, vidékfejlesztési, vadgazda és erdészeti szakirányokkal bővültek. Az intézmény 1993. január 1-jén ismét kari státuszt kapott, és 1999. december 31-ig a Gödöllői Agrártudományi Egyetem Mezőgazdasági Főiskolai Karaként működött. A Szent István Egyetem 2000. január 1-jével történt megalakulása során az intézmény elnevezése Gazdálkodási és Mezőgazdasági Főiskolai Karra változott.

Gyöngyösön már a felsőoktatási intézményi integrációt megelőzően kialakultak az önálló működés feltételei és öt év elteltével adódott lehetőség, hogy az Országgyűlés létrehozza a Károly Róbert Főiskolát gyöngyösi székhellyel ([www.karolyrobert.hu](http://www.karolyrobert.hu), [www.gyongyos.hu](http://www.gyongyos.hu)).

A főiskola jelenleg két karral rendelkezik; Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar, továbbá a Természeti Erőforrás-gazdálkodási és Vidékfejlesztési Kar. Az Alma Materben 2013-ban 14 alapképzési, 4 mesterképzési és 9 szakirányú továbbképzési szakkból választhattak a tanulók. Többségük mezőgazdasággal (ezen belül elsősorban szőlész és borász profilú fakultások), közgazdaságtannal, informatikával, idegenforgalommal és környezetvédelemmel kapcsolatos. A régióban elsőként megalakult, és a turizmus-idegenforgalom szakterületén máig is a legjelentősebb szakmai-tudományos műhely hazai és nemzetközi relációban egyaránt sikeres.

Az idei évben előreláthatólag 2000 főt nappali, míg 2000 főt esti, illetve levelezős munkarend szerinti képzésre vesznek fel, amely csökkenést jelent az előző években felvett hallgatói létszámokhoz viszonyítva. A csökkenés nem csupán a hallgatók számában, hanem – sokkal radikálisabban – az államilag finanszírozott helyek számában is megmutatkozik.

Az intézmény és a város jelentékeny célja a K+F szerepkör növe-  
lése, emiatt 2008-ban létrehozták a Károly Róbert Főiskola szer-  
vezetében működő Szőlészeti és Borászati Kutatóintézetet, ame-  
lyet Egerből telepítettek át.

A főiskolával összefüggő fő probléma annak excentrikus elhe-  
lyezkedése. A település északi városrészében, a belvárostól 2 km-  
re épült fel a gyöngyösi kampusz, amely közvetlen környezetébe az  
ott tanuló több ezer fős diákság gyakorlatilag összes igényét kielé-  
gítő komplex szolgáltató vállalkozások települtek. Ennek okán a  
főiskola „város a városban”, a várossal kevés funkcionális kapcso-  
latot tart fent. A település mind rövid, mind hosszú távú terveinek  
sarkalatos pontja a pezsgő diákélet kialakítása, a főiskolán tanu-  
ló diákság integrációja a gyöngyösi társadalomba. Ezért városi cél  
a tömegközlekedést, a belvárosi szolgáltatásokat úgy kiépíteni,  
hogy az a diákságot ösztönözze a város használatára.

Az eddigi folyamatok alapján az látható, hogy a főiskolák hely-  
zete megromlott, mégpedig a nagymértékben csökkenő állami for-  
rások következtében. Folyamatos veszély fenyegeti ezen intézmé-  
nyeket – köztük a Károly Róbert Főiskolát is – amely nehezen meg-  
oldható gondot jelent a városok számára is. 2012-ben felmerült 4  
felsőoktatási intézmény, köztük a gyöngyösi kampusz integrációjá-  
nak ideája,<sup>121</sup> amely súlyos veszteséget és nagyobb arányú forrás-  
elvonást jelentene a városnak, így kiemelten fontos a városvezetés  
és a főiskola vezetésének szoros, tényleges együttműködése, vala-  
mint közös problémamegoldás annak érdekében, hogy a főiskola  
jövője biztosított maradjon.

### *Civil szféra*

Gyöngyös városában 2010-ben 315 regisztrált nonprofit szervezet  
működött. Közülük kiemelkedő számát tekintve a 122 sporttal, a 99  
oktatással és a 88 kultúrával foglalkozó civil szervezet (*helyicivil.hu*).  
A települési önkormányzat döntéseibe szinte kivétel nélkül bevonják  
őket, a képviselőtestületi ülésekre külön meghívást kapnak és rend-  
szeresen konzultálnak velük adekvát kérdésekben, így érdekérvénye-  
sítő képességük – mind az önkormányzat, mind a megkérdozett ci-  
vil szervezetek vezetői véleményére alapozva – magas.

<sup>121</sup> [www.eduline.hu/felsooktatas/2012/11/11/Oktatasi\\_allamtitkarsag\\_a\\_kormany\\_dont\\_a\\_fe\\_FWZZVL](http://www.eduline.hu/felsooktatas/2012/11/11/Oktatasi_allamtitkarsag_a_kormany_dont_a_fe_FWZZVL)

Gyöngyös jelenleg 5 testvérvárossal rendelkezik. Legrégbbi kapcsolata immáron 40 éve a dán Ringsted városával létezik. 1990 óta a lengyel Sanokkal, a német Zeltweggel, a romániai Kézdivásárhelyel és a finn Pieksämäki településekkel kötött együttműködési megállapodást, amelyek elsősorban az egymással való évenkénti, kétévenkénti találkozókra, kulturális kapcsolatok erősítésére terjednek ki (*gyongyos.hu*).

A Mátrai Erőmű Villamos Szakszervezete fő feladatának a munkavállalók, s azon belül is a tagság érdekeinek képviseletét, a foglalkoztatási biztonság fenntartása mellett javadalmazásuk, szociális juttatásaik minél magasabb szintre emelését tekinti. Az 1993-as bányakerőmű integrációval hatásköre kiterjedt. Jelenleg 758 aktív és 112 fő nyugdíjas szakszervezeti tagot számlál.<sup>122</sup> A szakszervezet máig fontos véleményformáló erő képvisel az erőmű döntéshozatalában, amelyet a megkérdozett gazdasági vezetők is megerősítettek.

## Városi és térségi gazdaság

1990-ben Gyöngyös fontos közlekedési csomópontként, oktatási, kulturális, adminisztrációs központként és fejlett iparú közpétvárosként indult a piacgazdasági átmenet útján. Rohamléptekkel elkezdődött a gazdaság átalakítása, átalakulása, ennek következményeként több gyár bezárta kapuit, másokat privatizáltak. Míg 1992-ben 9 nagyvállalat működött a városban (többségük a Pipis-hegyi ipari övezetben), addig ma csupán egy hasonló méretű ipari létesítménnyel rendelkezik a város (17. táblázat). A nagyüzemek helyébe kevésbé tőkeigényes, kevesebb munkaerőt alkalmazó és kisebb termelési teljesítményű vállalatok települtek, vagy termelési módosításokkal működtek tovább (tejüzem, kenyérgyár, malom, húszüzem). A településen átstrukturálódott a foglalkozási szerkezet, ezáltal a szolgáltató szektor került abszolút túlsúlyba 65%-os részesedésével. Ez nem jelenti az ipari profil eltűnését, csupán jelentősége és befolyása csökkent. 1996-ra a legfontosabb, a város és környékének gazdasági-társadalmi életét leginkább meghatározó mechanizmusváltások megtörténtek, a munkaerőpiac a 2008-ban kezdődő válságig stabilizálódott.

<sup>122</sup> <http://www.vd.hu/mevisz/rolunk-mevisz-15.html>

A városban említésre méltó a legalább 200 foglalkoztatottal rendelkező amerikai Lear Automotive autóiipari vállalat, a német Vishay Hungary elektronikai vállalat, az Egererdő Rt., a város legnagyobb munkaadójának számító, 650 főt foglalkoztató B. Braun Medical, amely orvosi eszközöket gyárt és forgalmaz, valamint orvosi szoftvereket fejleszt.

Kiemelendő a Mátratej, a Falco Trade húszüzem, illetve Vamav Mátra Volán Rt., amely a városi és a térségi közösségi közlekedést biztosítja ([www.gyongyos.hu](http://www.gyongyos.hu)).

Heves megyében jelenleg 6 ipari park található; Egerben, Hatvanban, Abasáron, Gyöngyösön, Hevesen és Belpátfalván. A Gyöngyösi Ipari Parkot 1999-ben alapították a város déli, az M3-as autópálya lehajtójához közel eső, iparvágánnyal ellátott területen (*Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008*). Jelenleg 9 vállalkozás működik a telephelyen, de bővülés prognosztizálható, köszönhetően az autópálya melletti elhelyezkedésnek, a rendelkezésre álló nagyszámú képzett munkaerőnek és egy autóiipari klaszter folyamatos kiépülésének. A parkban 4 vállalkozás is autóalkatrész-gyártó profillal rendelkezik, alapot teremtve új, együttműködésre alkalmas, hasonló profilú cégek letelepedésére, emiatt a parkot „autóalkatrész-városnak” nevezik.

Gyöngyös logisztikai, elérhetőségi, humán erőforrás potenciál értelemben kiváló adottságú, amit bizonyít, hogy az elmúlt 20 évben nem volt olyan Magyarországra befektetési országgént tekintő autóiipari vállalat, amely ne érdeklődött volna a városba történő letelepedés iránt. A meglévő adottságok, jó feltételek a zavaros, gyakran egymás cselekedeteit aláásó politikai érdekellentétek, a településen jelen lévő nagyarányú roma lakosság, valamint a jelenlegi gazdasági igényeket kielégítő helyi felsőfokú képzés hiánya miatt azonban a szóban forgó vállalatok az esetek döntő többségében vagy más országot, vagy az államhatárokon belül más települést választanak – hangzott el a mélyinterjúk alkalmával. Több nagy befektető – akik kivezethették volna nem csupán a várost, hanem a térséget, sőt a megyét is az elhúzódó gazdasági recesszióból – érdeklődött gyöngyösi telephely után, az autópálya melletti elhelyezkedés, a főváros gyors elérhetősége, a szakképzett helyi munkaerő, a felsőoktatási intézmény, valamint kooperációra alkalmas nagyvállalatok közelsége miatt. Kiemelendő a később Dunajvárosi kistérségbe települt Hankook, valamint az indiai Apollo-Tyres cég, amely több ezer fő foglalkoztatásával lehetett

volna gyógyír a térség stagnáló gazdaságára. A befektetők távollmaradása egyértelműen azzal magyarázható, hogy nem volt bizalmuk olyan telephellyel szemben, ahol a politikai elit egyes tagjai még a település hosszú távú jövője érdekében sem képesek a minimális együttműködésre.

A rendszerváltozás után a piac lett a legfontosabb gazdasági szabályozó, előtérbe kerültek a komparatív előnyök és erőteljessé vált a gazdasági verseny a városok között. Heves megyében az államszocialista periódusban Eger és Gyöngyös, a két legiparosodottabb település, a központi redistribúció privilegizált települései is voltak, Eger – többek között – megyeszékhely státusza, Gyöngyös pedig ipari létesítményei okán. Ennek a két városnak válik gazdaságilag folyamatosan erősödő vetélytársává Hatvan. Heves megye legnyugatibb településének az új évezred elején sikerült – fővároshoz való közelsége, autópálya melletti helyzete mellett iparűzési adókedvezményekkel (2010 óta Hatvanban 1,9% az iparűzési adó mértéke [[www.hatvan.hu](http://www.hatvan.hu)], míg Gyöngyösön a lehető legmagasabb, 2%) – a városba vonzani a Dunától keletre eső országrész egyik legnagyobb és legprosperálóbb nagyvállalatát, a 3400 főt foglalkoztató Bosch-t, valamint néhány éve „elcsábította” a Horváth Rudolf speditőrcéget Gyöngyöstől. Ezek az okok vezettek oda, hogy Hatvan kisebb népességi súlya és térszervező ereje ellenére is erős, rendkívül dinamikusan fejlődő, K+F ágazatokban is bővelkedő új ipari alközpontja lett az Észak-magyarországi régióknak. A térség gazdasági versenyében fontos megemlíteni Jászfényszarut, ahol a 2500 főt foglalkoztató Samsung gyár található. Az ipari létesítmény egy forgalmi árnyékban lévő kisvárost választott telephelyéül, ahol az országos átlagnál jelentősen alacsonyabb, 1,4% az iparűzési adó mértéke ([www.jaszfenyszaru.hu](http://www.jaszfenyszaru.hu)).

A városkörnyéki gazdaságnak nem csupán a szekunder és terciér szektor üzemei, létesítményei képezik alapját, hanem a több száz éves múltra visszatekintő szőlő- és bortermelés is. A Mátraaljai Borvidék az ország második legnagyobb területű borvidéke a Kiskunsági Borvidék után, viszont első a hegyvidékiek között (*Bodnár, 2011*). Ma a borvidékhez tartozó 22 településen természetesen szőlőt, ezek közül kiemelkedő fontosságú Abasár, Markaz, Visonta, Nagyréde, Gyöngyöspata, Gyöngyöstarján, Gyöngyösolymos, Pálosvörösmart. Ez a borvidék adja az ország szőlő- és borexportjának több mint egyharmadát és a nyugati exportnak pedig több mint 40 %-át. A térség exportban meghatározó üze-



mei a nagyrédei Szőlőskert Zrt. és a gyöngyösi telephellyel rendelkező Danubiana Bt. (Bodnár, 2011). Az itt termesztett szőlők minőségét nagyban befolyásolta a Gagarin Erőmű által kibocsátott és a helyi széljárásoknak köszönhetően a borvidék felé nagy koncentrációban szállított légszennyező anyag (elsősorban szállópor,  $\text{SO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ ). Az államszocializmus évtizedeiben kevésbé voltak szigorúak az erőműveket sújtó környezetvédelmi előírások, immisziós követelmények, emellett a KGST piacok képezték a helyi borok keresletét, ahol a mennyiség és nem a minőség volt döntő fontosságú. Emiatt a helyi termelők nem váltak érdekeltté a magas, nyugati piacokon elvárt minőség fenntartásában, sőt ún. műbort állítottak elő, nagy mennyiségű hozzáadott víz és cukor segítségével. Ez, valamint a térség légszennyezettsége aláásták a Mátrai Borvidék hírnevét olyannyira, hogy a rendszerváltozás után éveknek kellett eltelnie ahhoz, hogy visszanyerje régi hírét. Jelenleg borai teljes mértékben megfelelnek a nyugati piacok elvárásainak.

### *A Mátrai Erőmű*

A legnagyobb átalakulás – mind a tulajdonosi szerkezetet, mind a foglalkoztatottak számát és összetételét tekintve – az egykori Gagarin Hőerőműben történt. Az 1990-es 6000 fős alkalmazotti létszám mára 2300 főre csökkent (a legnagyobb volumenű elbocsátás a bányákat sújtotta), viszont a termelés optimalizálással, valamint az erőműi berendezések Európai Unió által megkövetelt modernizálásával a termelés a 20 évvel ezelőtti duplájára fokozódott. Mivel hivatalosan nem létezett munkanélküliség, több ezer, szakképzettség nélküli munkást alkalmaztak elsősorban idénymunkára, így néhány évtizedre javult a térség munkaerő-piaci helyzete. A rendszerváltozást követően főként ezektől a roma kisebbséghez tartozó, szakképzettség, valamint magasabb iskolai végzettség nélküli alkalmazottaktól váltak meg.

1995-re történt meg a vállalat teljes privatizációja (amely mind az erőművet, mind a bányákat magába foglalja). A többségi tulajdonos a német tulajdonú RWE-EnBW konzorcium lett, viszont a magyar menedzsment – szaktudása, vezetői kompetenciái következtében – megmaradt (*mert.hu*). Máig az ország utolsó „szocialista nagyvállalataként” tartják számon, ugyanis rendkívül erős maradt a szakszervezetek érdekérvényesítő képessége, a vezetőség ragaszkodott a folyamatos meglétükhöz, illetve fontosnak tartja a velük va-

**38. ábra:** Az iparüzési adó nagysága a Gyöngyösi kistérség településein (2010, Ft)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis alapján szerk. Baji P.

ló gyakori konzultációkat. Az erőműben a 1990-es évek elejétől gazdaságossági, fenntarthatósági okok miatt bekövetkező elbocsátási hullám sem radikálisan történt, megpróbálták a lehető legkevesebb alkalmazottat elküldeni. A Mátrai Erőmű mai napig olyan nagyipari komplexum, amely jelenleg is gazdaságosan, profittal működik.

A térség kiemelkedő fontosságú konfliktusa az erőmű és Gyöngyös város között szerveződött. A Mátrai Erőmű Zrt. éves szinten 1,3 milliárd forintos iparüzési adót fizet, azonban ez az összeg azon települések büdzsáját gazdagítja, amelynek közigazgatási területén helyezkedik el az erőmű, a bányaépületek, vagy maguk a bányák. (Ez 6 községet jelent.) A teljes adóösszeg csaknem 50%-a Halmajugrához kerül, de jelentékeny résszel bővül Visonta, Karcsond, Detk költségvetése is. Konfliktusgeneráló tényező az ún. használati spill-over hatás; Gyöngyös – hiánytalan települési funkcióival – a térség abszolút funkcionális központja. A környékbeli községek lakói a városi műszaki és szociális infrastruktúrát használják, emiatt a településnek nem csak 35 000-es népességét, hanem 80 000 főt kell napi szinten kiszolgálni. Érthető, hogy a gyöngyösi önkormányzatnak kiemelt célja az erőmű iparüzési adójából való részesedés, bár idáig ezt a tervét nem sikerült megvalósítani.

A létesítmény gazdasági szakembereivel folytatott mélyinterjúkra alapozva állítható, hogy az erőmű jövője egyelőre biztosított, jelenleg nem rendelkezik az ország olyan – könnyen átalakítható, feldolgozható, mennyiségileg is elegendő – természeti erőforrással, amelyből a Mátrai Erőmű esetleges leállása következményeként a villamosáram-termelésben fellépő hiányt pótolni tudná. Annak ellenére, hogy az elmúlt 20 évben rengeteg, az Európai Unió által követelt szűrőberendezést és más kibocsátást csökkentő eszközt építettek be az erőműbe, máig gondot jelent a magas CO<sub>2</sub> emisszió. 2013-ra az erőmű gazdálkodását nagyban meg fogja nehezíteni a CO<sub>2</sub> kvóták megvásárlásának megváltoztatott szabályozása. Eddig a kvóták 70%-át ingyen kapták az államtól, viszont 2013-tól – Európai Unió követelés értelmében – 100%-ban a vállalatnak kell megvásárolnia. Ez a többletköltség jövőre a bányászati kiadások összköltségénél is magasabbra fog rúgni és a jelenlegi nyereséges működés veszélybe kerül. A jövőben a korábbi-nál nagyobb beavatkozásra lesz szükség a környezetvédelmi intézkedések területén, vagyis a szokásos karbantartási tevékenységen túl még tovább kell csökkenteni a károsanyag-kibocsátást és fokozni a biomassa felhasználását.

Az erőmű által kibocsátott füstgáz évtizedeken keresztül (első sorban az államszocialista időszakban) környezeti problémákat okozott a térségben (savas esők, a Mátraaljai Borvidéken természetett szőlő minőségromlása, a Mátra hegység faállományának sérülése, stb.). Ezek a súlyos externáliák a rendszerváltozás utáni évtizedben életbe lépett rendkívül szigorú környezet- és természetvédelmi előírások, jogszabályok ratifikálása következtében többségében megoldódtak. Az erőműben végrehajtott legnagyobb környezetvédelmi beruházás a 2000-ben üzembe helyezett kéntelenítő berendezés, amelynek hatásfoka 87%-os. A kéményeken kibocsátott kén-dioxid koncentráció az 1999-ben mért 7600 mg/m<sup>3</sup>-es értékről 2001-ben 400 mg/m<sup>3</sup>-es értékre csökkent (*mert.hu*). Az adott környezeti probléma megoldottnak látszik, bár a fosszilis energiahordozók felhasználásának folyamatos részese-dés-csökkenése és globális klímaváltozáshoz való hozzájárulásuk miatt az erőmű hosszú távú működése az elkövetkezendő 10–20 év után kérdéses.

## *Munkaerő-piaci jellemzők*

A térségi gazdaság állapotának, fejlettségének fontos indikátora a foglalkoztatottság. A kistérség foglalkoztatottsági adatai az országos trendeket követik, 1990-ben 42,6%, tíz évvel később csupán 34,4% volt térségi aránya. Mind ezekben, mind a tendenciákban visszaköszönnék a magyarországi változások értékei (1990: 44%, 2001: 36%). Kismértékű javulás indult el a pénzügyi válságból való lassú kilábalással, így jelenleg 37%-os a térségi foglalkoztatottsági arány. Fontos megjegyezni, hogy az alacsonyabb területi szinteket elemezve markánsabbá válnak a különbségek, főként az Észak-magyarországi régió tekintetében, ahol országos összehasonlításban a legsúlyosabb és legdrasztikusabb a gazdasági átmenetet követő visszaesés. A régióban az 1990. évi 42%-os foglalkoztatottsági arány 2001-re 12 százalékponttal csökkent.

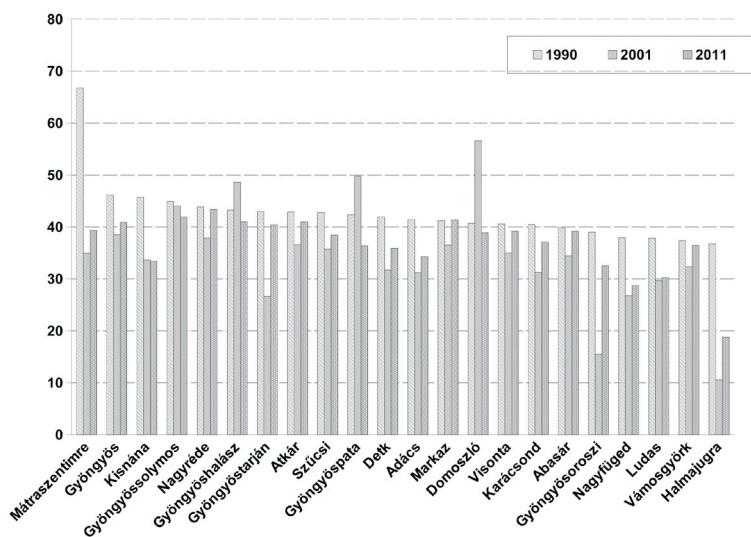
Gyöngyös esetében szintén csökkent a foglalkoztatottság, bár az ipari leépülést követő kis- és középvállalkozói szféra városi prosperitása, valamint a főiskolához köthető K+F tevékenységeknek sikerült stabilizálni a város helyzetét.<sup>123</sup>

A kistérségi települések közül Domoszlón és Gyöngyöspatán kívül mindenhol csökkent a foglalkoztatottság, a legsúlyosabb visszaesés főként a romák által lakott, illetve képzetlen munkaképes korú lakossággal rendelkező településeken tapasztalható. Azok az alkalmazottak veszítették el először munkájukat, akik számára az előző rendszer ún. „felfújtt munkaerőpiaca”, a teljes foglalkoztatottságra törekvése miatt munkaalkalmat kellett teremteni, viszont munkájuk a globális piac által diktált gazdasági versenyben szükségtelenné vált. E csoportba tartozik pl. Halmajugra, Gyöngyösoroszi, Nagyfüged. A legsúlyosabb krízishelyzet a döntő többségében roma lakosságú Halmajugrán alakult ki, ahol az aktív lakosság mindössze 18%-a dolgozik.

Gyöngyös város munkanélküliségi rátájának alakulása hasonlít az országos trendekhez, tehát a rendszerváltozás elején kiugró értékeket mutatott, majd lassú, de folyamatos csökkenés volt megfigyel-

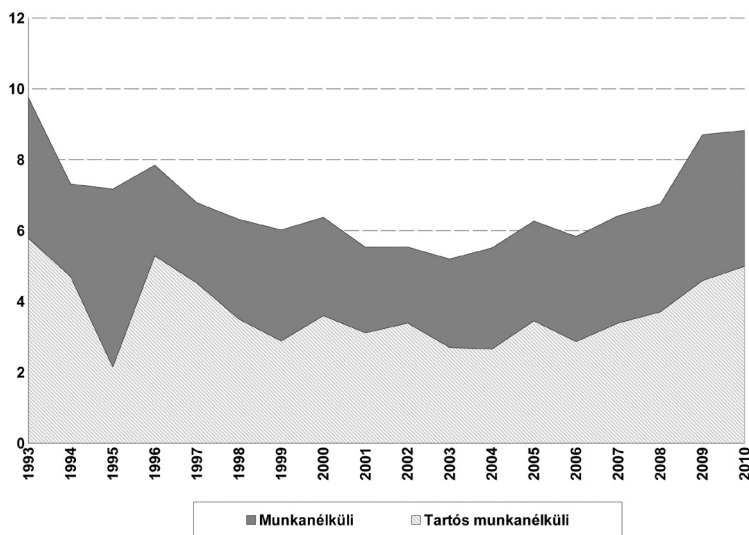
<sup>123</sup> Az intézmény 4 tudományterületen (agrártudományok, természettudományok, társadalomtudományok és műszaki tudományok) végez K+F tevékenységet, illetve hozzá tartozik a régió két agrárkutató intézménye, a kompolti Fleischmann Rudolf Kutatóintézet és az egri Szőlészeti és Borászati Kutatóintézet, valamint a kutatóhelyként is működő Erdőtelki Arborétum ([karolyrobert.hu](http://karolyrobert.hu)).

**39. ábra:** A Gyöngyösi kistérség településeinek foglalkoztatottsági aránya (1991, 2001, 2011, %)



Forrás: Népszámlálási adatok (1990, 2001, 2011) alapján saját szerk.

**41. ábra:** A munkanélküliek és tartós munkanélküliek arányának alakulása Gyöngyösön (1993–2010, %)



Forrás: Nemzeti Foglalkoztatási Hivatal adatai alapján saját szerk.

hető a 2000-es évek elejéig. 2003-ban csupán 5,2%-os a munkanélküliség értéke, amelyből látszik, hogy a kezdetben sokkhatást okozó, rövid időn belül bekövetkezett ipari üzemek leépítéseit és a kialakult súlyos foglalkoztatási problémákat sikerült – ideiglenesen – megoldani. Az újonnan létrehozott, elsősorban szolgáltató profilú tőkeerős kis- és középvállalkozások munkaerő-felszívó képessége hatékonynak bizonyult.

Az elmúlt évtized során fejlődő és versenyképes városi gazdaság képét mutatta Gyöngyös, egészen 2008-ig, a világgazdasági válságig, amely hatására 2009-ben 8,5%-ig növekedett a munkanélküliség aránya. (Ez alig észrevehető csökkenést mutat az azóta eltelt 3 év folyamán.)

A térségbeli települések munkanélküliségének alakulása nagymértékben összefügg a gyöngyösivel, ugyanis az erőmű és a bányák, valamint a gyöngyösi ipari létesítmények a legfontosabb foglalkoztatók. Kiugróan magas, 32%-os munkanélküliség jellemzi Halmajugra községet. Kettős a település helyzete, ugyanis a Mátrai Erőműtől származó iparüzési adó legnagyobb – közel 50% – hányada a település költségvetésének bevételi oldalát gyarapítja, tehát a település fiskális helyzete kiváló lehetne, ezzel szemben az a probléma, hogy az összeg legnagyobb részét segélyezésre osztják szét.

A Budapest–Miskolc vasútvonal környéki községekben a MÁV fontos foglalkoztató, és szinten tudja tartani a gazdasági stabilitást. A legjobb munkaerő-piaci helyzet az erőmű környéki településeken (pl. Visonta, Detk, Markaz) tapasztalható, valamint a Gyöngyöstől nyugatra elhelyezkedő, elhanyagolható kisebbségi aránnyal rendelkező, viszont számos prosperáló kis- és középvállalkozásnak otthont adó községekben (pl. Gyöngyössolymos, Gyöngyöshalász, Nagyréde).

A vállalkozások száma szorosan összefügg a települések népességszám szerinti nagyságával. Az 1–9 főt foglalkoztató mikro-vállalkozások dominálnak, 2010-ben a kistérség 10 313 vállalkozásának 37,5%-a tartozott ebbe a kategóriába. Gyöngyösön kiugróan magas ezeknek a vállalkozásoknak a városi gazdasággal összevetett aránya. Relatív sok mikrovállalkozás található a bor- és szőlőtermesztésről híres településeken. A kis- és középvállalkozások döntő többsége gyöngyösi, ezen kívül megemlítendő Nagyréde, Gyöngyössolymos, Abasár és Visonta, ahol a lakossághoz képest szintén nagy a KKV-sűrűség. Abasáron az ipari park, Visontán az erőmű és a bányák, Nagyrédén főként a bortermelés,

**17. táblázat:** Vállalkozások létszám-kategória szerinti megoszlása (1992–2010, db)

<b>Gyöngyös</b>	<b>1992</b>	<b>1996</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>
Mikrovállalkozás	115	238	916	2426	3872
Kisvállalkozás	19	66	100	119	121
Közepes vállalkozás	15	16	17	21	17
Nagyvállalkozás	9	5	3	3	1
<b>Gyöngyösi kistérség községei</b>	<b>1992</b>	<b>1996</b>	<b>2000</b>	<b>2005</b>	<b>2010</b>
Mikrovállalkozás	54	91	596	1863	6441
Kisvállalkozás	16	24	55	63	67
Közepes vállalkozás	19	16	11	11	11
Nagyvállalkozás	5	3	3	2	1

*Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatai alapján saját szerk.*

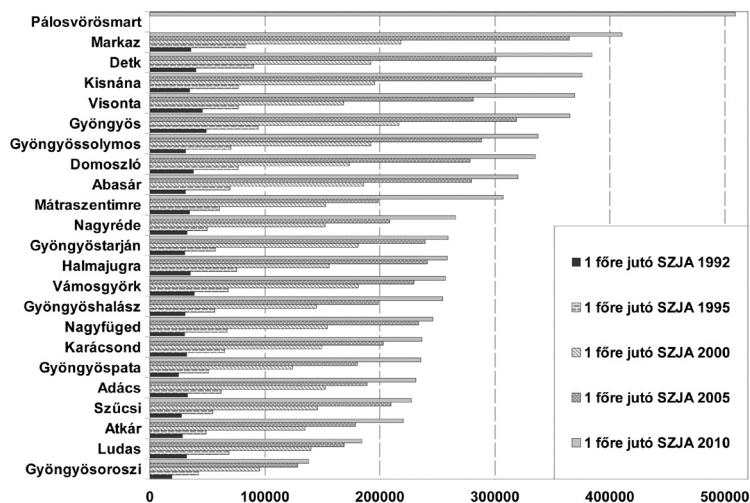
Gyöngyössolymoson pedig a Gyöngyösről kitelepülő vállalkozók által alapított cégek képezik a magyarázatot.

Az országos trendeket követve csökkent a kiskereskedelmi egységek száma (legradikálisabban 1998 környékén), helyüket átvették a különböző külföldi tulajdonú közepes vagy nagyméretű áruházak, bevásárlóközpontok. A jelenleg Magyarország középvárosaiban üzlettel rendelkező szupermarketek gyakorlatilag mindegyike (Tesco, Spar, Obi, Aldi, Lidl, Penny Market) üzemeltet üzletközpontot a városban.

Az adózási hajlandóság nagymértékben hasonlít a kistérségi fejlettségi mintázathoz. 2010-ben a munkaképes korú népesség 73,5%-a adózott, igaz, ezen belül nagy a szórás a települések között. Gyöngyössolymos 87%-a és Halmajugra 42%-a között több mint kétszeres a különbség. Gyöngyös városában folyamatosan javuló tendenciát mutat az adózók aránya, amely az 1990-es évek eleji drasztikus ipari recesszióból való lassú, de biztos kilábalás jele.

Az egy főre jutó SZJA értékét vizsgálva a központi szerepkört betöltő Gyöngyös az elmúlt 20 év feléig biztosan állt az első helyen, viszont az ezredfordulót követően lassan, de folyamatosan veszített vezető pozíciójából. Ezt a városi dezindusztrializáció, az ipart helyettesítő tercier ágazatok kiépülésének lassúsága, valamint az erőmű közelében lévő települések gyorsabb fejlődése magyarázza.

**41. ábra:** Az egy főre jutó személyi jövedelemadó alakulása a Gyöngyösi kistérség településein (1992–2010, Ft)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis alapján saját szerk.

Kistérségi és országos viszonylatban 20 éve kevés az egy főre jutó személyi jövedelemadó összege Ludason, Gyöngyöspatán, Adácson, Atkáron és Szűcsiben. Az 1992-es kezdőértékhez képest leglátványosabban Gyöngyössolymos, Mátraszentimre, Markaz és Gyöngyöshalász adóbevételei növekedtek, míg Ludas, Halmajugra, Vámosgyörk és Gyöngyös értékei csökkentek. A pozitív változást a falusi, hegyvidéki turizmus előretörése, a gyöngyösi kvalifikált, magas társadalmi rétegek kitelepülése (szuburbanizáció), valamint az erőmű prosperitása és annak a települési önkormányzatoknál és maguknál a magánszemélyeknél realizálódó kimagasló jövedelmei indokolják.

### *A térségi idegenforgalom kihívásai és lehetőségei*

A várostérség idegenforgalomban használt összefoglaló elnevezése „Mátra–Gyöngyös” (*gyongyos.hu*), a régiónak egyedülálló térségi attrakciója. „Ahol a Nap és a hegy összeér” – nem véletlen, hogy ezzel a mondattal hirdeti magát Gyöngyös városa, a Mátra fővárosa, egyben a Mátrai Történelmi Borvidék központja. A Mátra mint hegyvidéki jellegű turisztikai terület egész évben fontos célpont elsősorban a magyar, de külföldi – főként a szomszédos országok-



ban élő – turisták számára.<sup>124</sup> A városnak az egyik legfőbb problémája, hogy a turisták csak tranzittelepülésként használják, vagy Miskolc–Eger felé, vagy a Mátra felé utazva átkelnek rajta, de Gyöngyös jelenleg nem rendelkezik olyan jelentős turisztikai értékkel, amely a vendégeket hosszabb idő eltöltésére ösztönözné.

A Mátra Múzeum az ország 3. leglátogatottabb vidéki múzeuma. Az intézmény éveken keresztül zárva volt, majd 2005-től több éven át tartó teljes épület- és kertrekonstrukciót követően visszanyerte az őt megillető helyet. A múzeum jelenléte segíti a városi idegenforgalom fejlődését is.

A mátrai üdülőhelyek vonzereje drasztikusan csökkent a szak szervezeti üdülők privatizációja, majd elhanyagolása, valamint – a közlekedés fejlődésével – a színvonalasabb külföldi turistacélpontok egyszerűbb elérhetősége miatt. Az idegenforgalmi infrastruktúra állapota nem kielégítő, a wellness-fitness turizmust szolgáló szálláshelyek száma lassan növekszik.

1990-ben közel 56 000 vendég érkezett Gyöngyösre, akik 28 000 vendégéjszakát töltöttek a településen és a mátrai üdülőhelyeken. 1994-ben látogatták meg legtöbben a várost az elmúlt 20 év alatt, 67 672 turista érkezett, viszont csak 8,2%-uk volt külföldi. 1995 után a vendégek száma éves szinten hozzávetőleg 25 000 főre csökkent. A kereskedelmi szálláshelyek tekintetében a kistérség települései közül Mátraszentimre, Gyöngyöshalász, Gyöngyössolymos, Gyöngyöspata, Markaz emelhető ki. Mátraszentimre kiváló célpont egész évben, magántőke segítségével minőségileg kiváló, műhókészítő gépekkel ellátott, éjszaka is használható sípályát és szánkópályát alakítottak ki, sőt a település közigazgatási területéhez tartozik a Mátra második legmagasabb csúcsa, a 964 méteres Galyatető.

Az 1994 óta megrendezésre kerülő Gyöngy Nemzetközi Folkloresztívalon kívül nincs országos hírnévre szert tevő rendezvénye Gyöngyösnek. A városban bornapokat, borfesztiválokat évente több alkalommal szerveznek, de promóciójukat, látogatottságukat vizsgálva nem versenyezhetnek Tokajjal, Mórral, Villánnal. A településen nincs összefüggő pincesor, kivéve a Mátrafüredtől keletre elhelyezkedő Farkasmály településrészt.

<sup>124</sup> Az idegenforgalommal kapcsolatos statisztikai adatok (belföldi és külföldi vendégek és az általuk eltöltött vendégéjszakák száma) torz értéket mutatnak, ugyanis a Gyöngyös város esetében feltüntetett adatok között integráltan szerepelnek a település közigazgatási területéhez tartozó Mátraháza, Mátrafüred, Kékestető és Sástó adatai is, ez az oka a relatíve magas számoknak.

## Gyöngyös város jövője<sup>125</sup>

A város és a térség jövőbeni sikerének a várostérségben zajló kutatások tapasztalatain és a települési-térségi dokumentumok fejlesztési elképzelésein<sup>126</sup> alapulva öt fő prioritása van: a városi és városkörnyéki posztfordista ipar magas színvonalú működtetése és a külföldi működőtőke számára megbízható és perspektivikus telephelyek fenntartása, kialakítása, a térségi idegenforgalmi fejlesztések előmozdítása és a borturizmus irányába való fókuszálás, a Károly Róbert Főiskola szellemi kapacitásának hatékony hasznosítása, valamint kiegyensúlyozottabb kapcsolat kialakítása az intézményvezetés és a városvezetés között, végül a helyi társadalmi problémák kezelése, a városi és térségi politikai nézetek összehangolása.

Az iparfejlesztések továbbra is meghatározzák a település jövőjét, sőt az esetlegesen pozitív fejlődési pályájának alapvető feltételét képezik, a kiegyensúlyozott és kooperációra képes helyi politikai légkör mellett. Emiatt a Mátrai Erőmű Zrt. hosszú távú, biztos és kiszámítható működése elengedhetetlen annak érdekében, hogy Gyöngyös és térsége versenyképes maradjon. A jelenlegi energiastratégiák, az ország energiahordozó-készletei és egyéb alternatív energiaforrás lehetőségei tükrében az elkövetkező 20 évben bizonyossággal állítható, hogy az erőmű és a bányák gazdaságos működése nincs veszélyben, ezáltal egy esetlegesen bekövetkező térségi munkaerő-piaci krízis valószínűsége elhanyagolható.

Gyöngyös város posztfordista iparfejlesztésére a megkétszerezett jellemző. Ennek iskolapéldája a relatíve későn, 1999-ben alapított ipari park, amelyet a szabad területek hiánya, a kárpótlások véghezvitele, valamint a városi belterületbe vonás adminisztrációja késleltette olyannyira, hogy a rendkívül erős gazdasági versenyben a térségi városok (Eger, Hatvan, Jászfényszaru, Gödöllő) között hátrányba jutott Gyöngyös.

<sup>125</sup> A fejezet elsősorban a mélyinterjúk során megkérdezett városvezetők, előjárók szakvéleményén, valamint a legfrissebb mind települési, mind térségi hosszú-, közép- és rövidtávú fejlesztési dokumentumokon alapuló prognózis, amelyet az elmúlt 20 év statisztikai adatainak vizsgálatait követő tendenciák jövőbeni alakulása egészít ki (lásd bővebben Károlyi J. megalapozó elemzését).

<sup>126</sup> A településfejlesztéssel kapcsolatos dokumentumelemzésért köszönettel tartozom Károlyi János, a PESTTERV Kft. területi tervezője készséges és precíz munkájáért (Károlyi, 2011).

A fejlesztési dokumentumok és mélyinterjúk tanulságai is egybehangzóan kiemelten perspektivikus kitörési pontnak tekintik a térségi turizmusfejlesztést, annak ellenére, hogy helyi megtartó képessége gyenge és kevés számú a turisztikailag jelentős attrakció. Mind a Mátrát érintő idegenforgalmi beruházásoknak, mind a borturizmust kiszolgáló infrastruktúra kiépítésének ugyancsak sajátossága a megkésettség. A helyzetten segítene egy gyógyfürdő létesítése, azonban a környéken talált termál- és gyógyvíz kitermelése a jelenlegi technológiai háttérrel gazdaságtalan.

Gyöngyös esetében a borváros titulus egyelőre hangzatos elnevezés. A város belterületén nincsenek összefüggő, specializáltan a helyi, térségi borokat bemutató és kínáló vendéglátó ipari egységek, csupán elszórtan találunk néhány kiváló létesítményt (pl. Borpalota). Az e területen történő célzott fejlesztések, a belváros gyakran üresen álló árkádjainak, egykor polgári palotái udvarainak szőlő- és borturizmussal kapcsolatos funkcióval való megtöltése sokat lendíthetne Gyöngyös idegenforgalmi megítélésén.

A város jövője összefügg a helyi, döntően az Európai Unió által támogatott városcentrum-rehabilitációjával is. Ennek keretében főként a városközpont terei, valamint a település műszaki infrastruktúrája újulnak meg. A Fő tér épületállományának külső homlokzatait restaurálják a többnyire egységes, század eleji építészeti hangulat érdekében. A Szent Bertalan plébániatemplom előtti tér funkcióbővítése is fontos cél, ugyanúgy, mint az utcák közötti átjárhatóság biztosítása, a kereskedőudvarok összenyitása, a belső udvarok turisztikai hasznosítása is.

A főiskola, a diákság és a város kapcsolatainak erősítése a települési sikeresség egyik alapköve. A kooperatív légkör, valamint a főiskolán felhalmozott humán erőforrás és szaktudás helyi és térségi hasznosítása elengedhetetlen a perspektivikus jövő tekintetében.

A kiegyensúlyozott helyi társadalmi fejlődés alapfeltétele a biztonságérzet, a helyi konfliktusok eredményes és gyors megoldása. A település társadalma öregedő, a folyamat egyre súlyosabb lesz, növekvő terhet róva a csökkenő számú és arányú aktív lakosság vállára. Emellett kiemelten fontos a városban élő kb. 3300 roma lakos élet- és lakáskörülményeinek javítása is, a szegregáció folyamatának lefékezése, megállítása.

Összességében Gyöngyös jövőjének sikeressége számos, az előzőekben felsorolt tényező függvénye, amelyek nagymértékben meghatározzák – mind elősegíthetik, mind akadályozhatják – egy-

mást. Az elmúlt 20 évben történt gazdasági-társadalmi változások az államszocializmus intenzív fejlődési hullámát lelassították, sőt a várostérséget évekre recesszióba süllyesztették, majd az ezredforduló környéke óta kifejezetten lassú – inkább stagnáló – volumenű fejlődéséhez járultak hozzá. Semmiféleképpen sem lehet vesztes városnak nevezni Gyöngyöst, indokoltabb megkésett poszt-szocialista fejlődéssel illetni. Regionális elhelyezkedéséhez képest erős térségi szerepkörét megőrizte, a globális gazdasági erőterben még keresi a helyét. A strukturális változásokon keresztül azonban konszolidálódni látszik a térség és a város gazdasága, s ez pozitív perspektívákat jelez.

## 6.

## Új városok-régi városok: összehasonlító elemzés

---

Csizmady Adrienne

### A történeti fejlődés sajátosságai

A városfejlődés sajátosságait, eltérő útjait sokféle nézőpontból vizsgálták. A kötet célja annak feltárása, hogy a magyarországi új városok esetében milyen történeti meghatározottsága van a fejlődésnek; és ez a meghatározottság honnan eredeztethető és hatása meddig tart. A XXI. század elején is felfedezhetők-e azok a jellegzetességek és a régi városokhoz képesti különbségek, melyeket Szirmai Viktória a szocialista új városok esetében felmutatott (*Szirmai, 1988*). A kötet azt is vizsgálja, hogy a globalizált világ olyan kihívásainak, mint amilyen a csökkenő népességszám, az idősödés, a gazdasági szerkezetváltás; a növekvő munkanélküliség, stb.<sup>127</sup> mennyire képesek megfelelni a rendszerváltás traumáját megélt magyar városok és ezen belül kiemelten az új városok. A város vezetői mennyire tudják az országos politikák és a helyi szabályozás folytonosan változó közegében, a hazai és a kívülről érkező különböző forrásokat kihasználva modernizálni, XXI. századi pályára állítani a városokat.

Ez a fejezet az elmúlt évtized történéseit általános szinten, főleg a KSH statisztikai adataira támaszkodva, kétszer 11 város példáján keresztül vizsgálja<sup>128</sup> (18. táblázat). Arra keresi tehát a választ, hogy a rendszerváltás óta eltelt időszakban hogyan változott a két városcsoport helyzete, és ezen belül a kötetben már részletesen is vizsgált mintatelepüléseké. Milyen tényezők játszottak ebben na-

---

<sup>127</sup> Ezekkel a kihívásokkal foglalkozik az EU H2020 stratégiája is.

<sup>128</sup> A települések kiválasztásának módját a módszertani fejezet tartalmazza.

**18. táblázat:** A mintatelepülések

Új városok		
Ajka	Oroszlány	Tatabánya
Dunaúj város	Ózd	Tiszaújváros
Kazincbarcika	Paks	Várpalota
Komló	Százhalmabatta	
Régi városok		
Baja	Gyöngyös	Szekszárd
Dombóvár	Mezőkövesd	Szentendre
Eger	Mohács	Tata
Esztergom	Pápa	

gyobb és melyek marginális szerepet, és összességében kijelenthető-e, hogy a két város csoport (a régi városok és az új városok) esetében olyan különbségek vannak, melyek már megalapozhatják egy új városfejlődési modell kidolgozását?<sup>129</sup>

## Az eltérő történelmi gyökerek jellegzetességei

A vizsgálat első célja az eltérő történelmi gyökerek feltárása, annak feltérképezése, hogy a vizsgált város csoportok a modern polgári fejlődés megindulásának időszakában milyen mértékben rendelkeztek városi ismérvekkel, vagyis milyen alapokra épített a szocialista tervgazdálkodási rendszer. A kiindulópont az 1800-as évek vége, ez volt ugyanis az az időszak, amikor a magyar települések nagy része jelentős fejlődésnek indult, kisvárosból középvárossá válhatott.

A régi város csoporthoz tartozó települések az 1870–80-as évek időszakában nagyrészt (9–20 ezer közötti népességszámukkal) a tradicionális kisvárosok közé tartoztak. Négy település kívül esett ezen a körön. Kettő a többihez képest számottevő jelentőségű településnek számított: a 20 ezres Baja és a püspöki székhely, Eger

<sup>129</sup> A tanulmány a K 81547 számú OTKA kutatás, illetve részben a Bolyai János kutatási ösztöndíj keretében készült.

már inkább a középvárosok közé tartozott. Két település pedig még nem is tartozott a városok közé: Szentendre és Dombóvár ebben az időszakban a 3–5 ezer lakosú község volt. Az új városok (előd-települései) két részre oszthatók: az egyikhez a 3–6 ezres községek és kisvárosok, a másikhoz az ennél is kisebb, 900–1500 lakosú kisközségek tartoznak. Az 1800-as évek közepén több település a beinduló polgári fejlődésnek köszönhetően nyerte el a városi rangot. Az ekkor várossá váló települések között azonban csak régi városok szerepelnek, mivel az új városok jelentős részének fejlődése fáziskéséssel indult.

Az 1870-es években a fejlődés fő mozgatórugója a nyersanyagki-termelés és -feldolgozás, illetve a vízi vagy vasúti kereskedelem volt, majd erre épült 1900–1939 között a nagyipari termelés. A gyors ipari fejlődéshez jelentős népességnövekedés társult, ami a két csoportot szép lassan közelebb hozta egymáshoz. Míg a régi városok csoportjában az 1870-es években 4,5-szer annyian laktak, mint az új városok csoportjában, addig ez a különbség 1930-ra jelentősen (2,7-szeresre) csökkent. Ennek ellenére az új városok csak – az erőltetett iparosításnak köszönhetően – később, a szocializmus alatt kaptak városi címet.

Az ipartelepítés és a népességnövekedés a települések szerkezetét is átalakította. A városokban megjelentek a városi intézmények, és ezek a települések a környék kiszolgálóivá, központjává váltak. A falvakon is megkezdődött az átalakulás, ami természetesen más léptékű, kevésbé jelentős hatású volt. Összességében azt mondhatjuk, hogy vizsgált településeink közül egy-egy a többitől némileg különböző utat járhatott be, ám összességében a régi és új városok csoportja eltérő örökséggel indult. A régi városok mind olyan települések voltak, melyek az 1800-as évek végére az ipar és kereskedelem fellendülésével párhuzamosan erősödő polgársággal, kis- vagy középvárosi intézményekkel és szolgáltatásokkal, kereskedelemmel és iparral rendelkeztek, mely a századforduló után rohamos ütemben fejlődött tovább. A város akkori területe többé-kevésbé a mai belvárosokat jelenti, az akkor épült közintézményi épületek jelentős része még ma is használatban van. A fejlődést ugyan a II. világháború megtörte, de az később a megkezdett alapokra építve tovább folytatódott.

Az új városok (elődtelepüléseinek) csoportja már heterogénebb; három részre osztható. Az egyik részhez azok a települések tartoztak, melyek már az 1800-as évek végén is a községek-kisvárosok kö-

zé tartoztak, és fellendülésüket a vasút vagy a nyersanyagkitermelés és az erre épülő ipar jelentette (Ajka, Kazincbarcika, Komló, Oroszlány, Ózd, Tatabánya). A II. világháború után a szocialista iparosítás ezeket az alapokat használta fel az ipari tevékenység újraindítására és bővítésére, illetve nagyváros teremtésére. Ezt egyebek között a környező települések beolvasztása is segítette.

A másik részhez olyan községek tartoztak, melyeknek nem volt sem ipari, sem városszerkezeti történetük, és várossá válásuk (majd) csak a szocialista erőltetett iparosítás „zöldmezős” beruházásainak köszönhető (pl. Dunaújváros), illetve valamivel későbbi, de sok tekintetben hasonló iparfejlesztés következményének (Százhalombatta, Tiszaújváros).

A harmadik részhez azok a városok sorolhatók, melyek városszerkezetben is tetten érhető polgári múltja a világháború alatt megsemmisült, a szocialista nagyiparra alapuló új szerkezet a korábbi ipari struktúrára építve jött létre. Ilyen például Várpalota, ahol az 1800-as években jelentős számú zsidó kézműiparos lendítette fel a város fejlődését, majd az 1900-as évek elején szénbányászat és erőmű is települt ide, vagy Paks, ahol a polgári fejlődés, a zsidó kereskedelemre épülve szintén létrehozta a történelmi belvárost a maga jellemző intézményeivel. Azonban a háború pusztítása, és a szocialista iparpolitika miatt egyik város sem folytathatta tradicionális fejlődési vonalát, helyette egy új típusú fejlődési szakaszba kezdett.

## A szocialista fejlesztési politika hatása (1945–1989)

Mint láttuk, a két város csoport történeti beágyazottságában – a városszerkezetben és az intézményrendszerben – találni a legnagyobb különbséget. Egyszerűen fogalmazva, a régi és az új város között az a leglényegesebb különbség, hogy a régi városoknak hosszú városi jogállású, központi funkciót felmutató történelme van. Mégpedig olyan történelme, mely a városszerkezet alakulásában is tetten érhető, többek között olyan történelmi városközpont formájában, mely még magán hordozza a XIX. század második felének építészeti jegyeit. Az új városok viszont nem rendelkeznek ilyenekkel; vagy azért, mert ezek nem alakultak ki, vagy pedig azért, mert a háborús pusztítások nyomán eltűntek. Ezek a települések – legalábbis „új”, „szocialista” városként – nem szerves



fejlődés eredményeként, hanem mesterségesen, az adott kor politikai elveinek megfelelő cél végrehajtását elősegítendő jöttek létre. A „kitalálók” az ipari múlton kívül – még ha voltak is – semmiféle történelmi gyökeret nem vettek figyelembe. A kor várostervezői gyakorlata szerint az iparvárosokat vagy a semmiből teremttették meg, vagy a régi város alapjaira építkeztek, vagy a jelentéktelennek számító települések csoportját összevonva hozták létre az új várost (Weiner et al., 1959, közli Wehner, 2007).

Az új városok megjelenésük pillanatától a „modernség szinonimái” (Germuska, 2004. p. 21), illetve a szocialista életmód terjedését segítő kulisszák voltak. Gondosan megtervezett munka- és lakónegyedek épültek – gyakran zöldmezős beruházásként –, és ezzel létrejött az a szocialista iparváros, mely „monumentális propagandaeszközként” (Germuska, 2004. p. 20) (is) szolgált. S ezért a fejlesztési forrásokból (jóllehet nem egyforma mértékben, de mégis) sokkal nagyobb mértékben részesült, mint a hagyományos (ipar)városok.

A fejlesztések típusa szerint három csoportba lehet a településeket felosztani: Komló esetében a bányászatot, Ajka, Tatabánya, Ózd, Várpalota esetében már a korábban is működő ipari tevékenységet szélesítették ki. Dunaújváros, Paks, Tiszaújváros, Százhalombatta esetében az ipartelepítés nem az ipartörténeti gyökerekre, hanem felsőbb döntésre „építkezett”. Teljesen zöldmezős beruházásként indult két kisebb község szomszédságában (melyeket később integráltak a településbe) Dunaújváros (Dunai Vasmű) és Tiszaújváros (Tiszai Vegyi Kombinát) építése. Itt a város és az ipar „egy térben” helyezkedik el, ami jelentősen meghatározza a térhasználatot is. A településhez kapcsolódóan, de azzal nem összeépülve zajlott az ipartelepítés Százhalombatta (Dunai Olajfinomító) és Paks (Paksi Atomerőmű) esetében is, a másik két városhoz képest fáziskéséssel, az 1960-as évek végén 1970-es évek elején. Az ipar itt főleg a nélkülözhetetlen munkaerő számára épülő lakásokon és a bővülő szolgáltatásokon keresztül formálta magának a város szerkezetét.

### ***A városszerkezet átalakulása***

Az iparvárosok kiépítésének egyik fontos szimbolikus lépése a városi rangra emelés volt<sup>130</sup>: a községből várossá nyilvánítására általában a 1940-es évek végén, az 1950-es évek elején került sor, amikor több kisebb szomszédos települést is integráltak az alaku-

ló város területébe<sup>131</sup>. A másik, szimbolikusan is tekinthető lépés az új, modern, lakótelepi otthonok tömeges építése volt. A lakótelepet a korabeli politika a különböző társadalmi rétegek közötti egyenlőtlenség csökkentés eszközének (is) tekintette. A kor ideológusai hittek abban, hogy a környezettel formálni lehet a személyiséget, tehát a szocialista embertípusnak megfelelő szocialista lakókörnyezetet kell teremteni. „A paneles építési rendszer ma már elsődleges környezetformáló elemnek tekinthető, és szerepe, jelentősége csak növekszik. Érthető hát, hogy a rendszer nyíltsága vagy zártsága, a gyártásra, a szerelhetőségre, a funkcióra orientáltsága alapvetően érintheti környezetünk megformáltságát, használhatóságát és ezen keresztül társadalmunk közérzetét. (...) Mindez mégis csak következmény, csak eszköz. A cél, amelynek szolgáltatában a fejlesztést végre kell hajtani: a társadalmi mozgások számára olyan terek létrehozása – külső és belső tereké egyaránt –, amelyek lehetővé teszik a szocialista életmód tömeges elterjedését” (Barna, 1978. pp. 35–36.).

Jóllehet az új városok a szocializmus kirakatai voltak, a lakótelepek építése mögött a fenti okokon túl egyrészt a lakáshiány, a növekvő számú munkavállaló számára szükséges lakásállomány, másrészt a házigyári érdekek álltak (Szirmai, 1988). Mindezt jól jelzi, hogy építésük nem csak ezekre a területekre korlátozódott. Az országos lakáshiány miatt gyorsan, kis területen, nagy tömegben, és ha lehet, olcsón kellett városi lakásokat építeni, melynek következményeként 1945–1996 között az országban több mint 700 000 lakótelepi lakás épült. A lakótelep-építés felgyorsulását a paneles technológia

<sup>130</sup> A szocialista időszakban csak azok a települések kaphattak városi rangot, melyek fontos pozíciót töltöttek be a népgazdasági tervek előírásainak teljesítésekor. A városi rang odaítélése tehát politikai funkciót töltött be (a település a központi elosztási rendszerben jobb pozícióba került). 1945–1960 között a 13 városi rangra emelet településből 8 ipari jellegű település volt. A 1970-es, 1980-as években már nem csak az ipartelepítés miatt lehetett város egy-egy település (régí városok és üdülőterületek is beléphettek ebbe a körbe (Germuska, 2004). A 1990-es években jelentősen megugrott a városok száma, és ez a növekedés az utóbbi két évtizedben is folytatódott: 1945-ben 52 várost, 1990-ben 166-ot, 2013-ban 328-at találunk a statisztikákban. Az urbanizációval, a várossá válás folyamatával számos szerző foglalkozott, többek között Enyedi György, Beluszky Pál, Kovács Zoltán.

<sup>131</sup> A régi városokhoz tartozó települések várossá nyilvánítása kicsit lassabban zajlott. Gyakran a régi településrész és az ún. „újtelep” összeolvadása előzte meg, vagy külterületek belterületbe vonásra kerültek (Dombóvár csak 1970-ben vált várossá, Szentendre 1979-ben növelte területét a külterületekkel).

**19. táblázat:** Az 1989-es lakásállomány megoszlása a lakások építési éve szerint (%).

	1919 előtt	1920–1944	1945–1959	1960–1989
új város	3.0	4.1	21.0	71.8
régi város	13.0	8.9	8.1	70.0

*Forrás: KSH Statisztikai Évkönyvek alapján saját szerk.*

elterjedése váltotta ki: 1961–1992 között összesen 507 870 panellakás (amiből vidéken 316 649, a fővárosban 191 221) épült (Tóth, 1996. p. 22). A nem titkolt cél az volt, hogy az ország gazdagodásával a lakosság nagy részét majd modern, lakótelepi otthonokba költöztessék (Pusztai, 1980).

Ezen telepek terjedése a két vizsgált város csoport lakásállományának növekedésén is tetten érhető. Az új városok kiépítése már az 1950-es években megindult, az ipartelepítési döntés meghozatala után hatalmas erővel kezdődött meg az ipari létesítmények felújítása, vagy kiépítése és emellett a működtetéshez szükséges munkaerő számára megfelelő modern lakótelepek építése is. Minden erő az új (ipar)városok kiépítésére koncentrált, aminek következtében a régi városok fejlesztése háttérbe szorult. Emiatt például Kazincbarcikán a lakásállomány 21,7%-a, míg Baján és Gyöngyösön csak 7%-a származik ebből az időszakból. Ugyanakkor Százhalombattán az 1950-es években gyakorlatilag „semmi sem épült”, mert csak a 1960-as évek közepén hagyták jóvá az erőmű további kiépítésének tervét: az évtized második feléből származik a lakások 18,7%-a és a 1970-es évekből a 47,8%-a. Az ipartelepítés fáziskésései miatt az 1960–1989 közötti időszakot vizsgálva eltűnik a különbség: mindkét város csoport esetében a lakások 70%-a épült ebben az időszakban (19. táblázat).

### Népességnövekedés

A nagy volumenű lakásépítés természetesen a népesség számának jelentős megnövekedésével járt együtt. Ennek megfelelően a régi városok népességszáma kisebb ütemben nőtt, mint az új városoké, emiatt a két város csoport között 1930-ban fennálló 2,7-szeres nagyságkülönbség a 1960-as években 1,3-szorosra, majd 1970-re

1,1-szeresre csökkent, ami 1989-ig változatlan maradt. Ezzel a két város csoport közötti népességkülönbség szinte teljesen eltűnt.

A városok szerkezetét jelentősen átalakították az ipari és lakótelepi beruházások. A két város csoportban az átalakítás intenzitása és mintája eltérő volt; eltért a szocialista építőipar stratégiai döntéseinek város csoportokra gyakorolt hatása is. Ez megnyilvánult a lakótelepek város szerkezeti helyében, számában és az egy-egy telepre beköltöző népesség számában és összetételében is; mindez jelentősen ki- vagy átalakította a városképet. Az új városok esetében mindkettőre találunk példát. A csoport városainak települése in a II. világháború után nem volt működő, városias jegyekkel ellátott központ (a két, korábban tradicionális városjegyekkel rendelkező város, Várpalota és Paks belvárosát a háború többé-kevésbé elpusztította). A többi település esetében<sup>132</sup> a város tulajdonképpen a lakótelepek építésével alakult ki (pl. ma Dunaújváros, korábbi nevén Sztálinváros),<sup>133</sup> ahogy a városi szövet jelentős része, így a városközpont is (pl. Ajkán a városközpont-lakótelepet a 1970-es években kezdték kialakítani). Ekkor épültek meg azok a középületek is (a városi tanács, a művelődési ház, a városi hotel és az áruházak) melyek nyomán a település funkcióit tekintve is várossá és a környező települések kiszolgálójává változott.

A régi városok általában nem váltak a szocialista nagyipar elsőrangú fellegrárává.<sup>134</sup> Ennek ellenére némi ipartelepítésre, és lakótelepek építésére szinte minden település esetében sor került. A történelmi városszerkezet azonban nem változott meg jelentősen: gyakran maradt érintetlenül a történelmi városmag. Ezek a városok a szocialista időszakban a fejlesztések területén valamilyen mértékben hátrányos helyzetbe kerültek (pl. Pápa), ami a rendszerváltás után előnyükre fordult.

A régi városok történelmi belvárosának kialakulása tulajdonképpen a 1930-as évekre teljesen lezajlott. A kor legfontosabb középületei a községháza, ipartestület, iskolák, templomok, színház,

<sup>132</sup> A települések jelentős része, mint korábban láttuk, falvak összevonásával és „zöldmezős” építkezésekkel jött létre.

<sup>133</sup> A szocialista időszak alatt gyakran egész városokat hoztak létre a semmiből. A volt Szovjetunió területén évente átlagosan 20 ilyen várost építettek fel (*Rubanenko, 1976*).

<sup>134</sup> Mohács például az ötvenes években a romló szovjet-jugoszláv kapcsolatokra reagálva meggyengülő magyar-jugoszláv kapcsolatok miatt „megmenekült” a vasmű telepítésétől és ezzel a városfejlődés szocialista útjától.

strandfürdő és a kávéházak voltak. A szocialista időszak alatt a régi városok belvárosának egy része is áldozatul esett a fejlesztéseknek, emellett a belváros körüli gyűrűre is lakótelepeket építettek. Jóllehet 1945–1980 között a régi városok csoportjában szám szerint 1,6-szor annyi lakótelep épült, mint az új városokban, ám ez utóbbiak sokkal nagyobbak voltak, ezért az új városokban 1980-ban már több mint kétszer annyian éltek lakótelepeken (53%), mint a régi városokban (22%); 5 olyan várost tartottak nyilván, ahol a népesség több mint 60%-a lakótelepen élt (20. táblázat).

Az új városok és a régi városok mellet létezett még egy városcsoport, ahol a tervek, elképzelések szerint a modern szocialista életmód meghonosítását városépítészeti eszközök segítették. Ennek eredményeként leromlott területek vagy akár régi polgári negyedek helyén lakótelepi beruházások indultak, illetve ipari létesítmények nőttek ki a földből. Ezek a beavatkozások a korábbi városszerkezetet olyan jelentősen alakították át, mely a városokat megfosztotta korábbi szerves fejlődésük eredményeként létrejött városszerkezetüktől, torz szerkezetet eredményezve. Mindezt a modernitás érveivel támasztottak alá: „A tényleges lakásépítések száma számottevően több az állomány növekedésénél. Az elmúlt évtized [1960-as évek] nagyarányú lakótelepi építkezése, a városrendezés, az elavult régi lakások lebontása jelentős lakásmegszűnést jelentett, amelyek helyett új, korszerűbb, az igényeknek megfelelőbb lakások épültek.” (KSH, 1970. p. 3.)

Ezekkel az átalakításokkal Szolnokon például gyakorlatilag megszűnt a történelmi belváros, helyét lakótelepek vették át. Székesfehérváron egy kicsi történelmi belvárosi rész maradt meg, melyet panel lakótelepek ölelnek körbe.

**20. táblázat:** Öt város, ahol a lakótelepi népesség teljes népességén belüli aránya meghaladja a 60%-ot (1980)

Dunaújváros	90,0%
Oroszlány	79,0%
Tatabánya	65,9%
Százhalombatta	65,6%
Komló	63,3%

Forrás: KSH, 1980. p. 24.

Nem csak a lakótelepek építésének, hanem a lakások kiutalásának elvi szintjén is eltérést látunk a két csoport között. A lakáselosztás elvei szerint elsősorban a rászorulóknak kellett volna lakást kapniuk a lakótelepeken (a fizikai munkások, rossz lakáskörülmények között élők, illetve a több gyermeket nevelő családok előnyt élveztek volna). A 1960-as évek végén, az 1970-es évek elején működő gyakorlat szerint azonban nagy arányban olyan családok jutottak lakótelepi lakáshoz, akik a rendszer számára valamilyen szempontból fontosak voltak. Ezt jelzik az 1980-as népszámlálás adatai is. Budapest és a többi város lakótelepen élő népességének aktív fizikai keresőin belül 52% volt a szakmunkás, az aktív nem fizikai keresőin belül pedig 47,3% volt a vezető és irányító arány. A nem lakótelepi városi területen a két arány 59,4% és 38,1% volt (*KSH, 1980. p. 32.*). A lakáskiutalásnál tehát nem a szociális helyzet, hanem az „érdem” játszotta az egyik szelekciós szerepet (*Szelényi–Konrád, 1969*). Ennek eredményeként a régi városok lakótelepein 1980-ban 1,5-szer akkora volt az értelmiségi és egyéb szellemi aktívak aránya, mint az új városokban. Ez Gyöngyös és Baja esetében 41–44%-ot, Kazincbarcika és Százhalombatta esetében pedig 30–36%-ot jelentett.

A két város csoport tehát eltérő adottságokkal indult, majd eltérő mértékben jutott a szocializmus időszaka alatt fejlesztési forrásokhoz, és ennek megfelelően eltérő örökséggel érkezett a rendszerváltáshoz. Ez volt az a múlt, mely megalapozta a két város csoport közötti jelentős különbséget, és amely jelentősen meghatározta (korlátozta vagy éppen megnyitotta) további lehetőségeiket.

## A rendszerváltozás fejlődési útja (1990–2010)

A XX. század vége új kihívásokat hozott: nem csak a rendszerváltás traumájával kellett megküzdeniük a városoknak, hanem a globalizáció egyre erősebben érezhető hatásaira is reagálniuk kellett. A II. fejezet szerint Európa nyugati és keleti felén a kihívásokra az új városok által adott sikeres válaszok különböző dimenziók mentén eltérőek voltak. Sikeresnek azok tekinthet magukat, amelyek új fejlődési pályára álltak. Egyrészt gazdaságszerkezetük átalakult, a hagyományos iparágakról a szolgáltatási szektor és az ún. új iparok irányába tolódott, melynek munkaerőigénye jobban igazodik a fiatalabb népesség – elmúlt 20 évben jelentősen megemelkedett – iskolai végzettségi szintjéhez. Másrészt sikerült megállíta-

niuk a városi népesség számának csökkenését és a lakosság időse-  
dését. Harmadrészt a város térbeli-társadalmi szerkezete viszony-  
lag kiegyensúlyozott maradt (*lásd Uzzoli A. tanulmánya*). A vizsgált  
város csoportok sem voltak mentesek a globális hatásoktól, me-  
lyekre a történelmi múltjuk által meghatározott módon és keretek  
között tudtak reagálni. A következőkben ezeket a változásokat te-  
kintjük végig a gazdasági és társadalmi dimenzióban vizsgálva.

### ***Gazdasági környezet***

A rendszerváltás a szocialista nagyipar szétesését, és szinte teljes  
leépülését hozta magával. Az állami nagyvállalatok privatizációja  
lassan, akadozva zajlott; különösen az új városok esetében volt  
alacsony mind a hazai, mind a külföldi tőke érdeklődése. Rövid  
idő alatt sok száz ipari munkahely szűnt meg, melynek következmé-  
nyeként a foglalkoztatottak száma 2001-re az új városokban 22%-  
kal, a régi városokban pedig 15%-kal esett vissza. A különbség oka  
az volt, hogy az új városokban lakók jelentős része fizikai munkás  
volt, akiknek, ha volt is szakképzettségük, az olyan jellegű volt,  
hogy a munkahelyük elvesztése után általában csak nehezen tud-  
tak más szektorban elhelyezkedni. Ezt támasztják alá a népszámlá-  
lás statisztikai adatai is: az 1990–2001 között a mezőgazdasági,  
ipari, építőipari és egyéb foglalkozású (fizikai) foglalkoztatottak  
száma az új városokban 46%-kal, a régi városokban 49%-kal; a ve-  
zető, értelmiségi és egyéb szellemi foglalkozású foglalkoztatottak  
száma az új városokban 4%-kal, a régi városokban 8%-kal csök-  
kent. A csökkenés tehát mindkét esetben a régi városokban volt  
néhány százalékkal magasabb, ám ezt kiegyensúlyozta – sőt ös-  
szességében a nagyobb foglalkoztatott-szám felé toltá el – a szol-  
gáltatási szektorban foglalkoztatottak számának jelentősebb mér-  
tékű növekedése: a régi városokban 53%-kal, az új városokban  
csak 35%-kal nőtt meg a számuk. Tehát az ipar leépülésének meg-  
kezdődése után a régi városokban élő, munkájukat elvesztő foglal-  
koztatottak nagyobb eséllyel találtak maguknak új állást a szolgál-  
tatási szektorban, mint az új városokban élők. Ez persze arra is  
utal, hogy a régi városokban a szolgáltatási szektor kiépítése gyor-  
sabb volt, miközben az új városokban ebben az időszakban az ipar  
továbbélése, illetve annak a megváltozott körülményekhez adaptá-  
lása zajlott; ezzel is magyarázható a kisebb mértékű munka-  
helyvesztés. A 2001–2010 közötti időszak nem igazán hozott válto-

zást; a foglalkoztatottak száma a 2001-es szint közelében maradt. Úgy látszott, hogy a rendszerváltás utáni traumát mindkét város-csoportnak sikerült kezelnie, a foglalkoztatottak száma stabilizálódik. A fejlődést azonban megakasztotta a világgazdasági válság, mely 2008 után jelentős mértékben határozza meg mind a régi, mind az új városok további sorsát. A válság egyik leglátványosabb következménye a munkanélküliek számának drasztikus emelkedése volt, bár ez az emelkedés nem érte el a rendszerváltáskor tapasztalt szintet: míg 1990 után országosan közel 1 millió munkahely szűnt meg,<sup>135</sup> addig 2008-ban ennek megközelítőleg tizede.

A munkanélküliségi ráta országos szinten 2001–2005 között emelkedett, 2006–2007-ben stagnált, majd 2008 végén megugrott és a 7,7%-os értékről 2011-re 10,9%-ra emelkedett (*MPH, 2012*). Az új városok esetében az országos trendet látjuk visszaköszönni: a munkanélküliségi ráta a 2001-es 6%-os szintről 2008-ra 7,8%-ra, majd 2010-re 9,9%-ra emelkedett. A régi városok esetében az emelkedés kisebb mértékű volt: 5%-ról 6,8%-ra, majd 8,7%-ra emelkedett. Ez természetesen elsősorban az iparszerkezetben található különbséggel áll(t) szoros összefüggésben. Az új városokban a 1990-es években végig átlagosan 1,2-szer akkora volt a munkanélküliségi ráta, mint a régi városokban, majd hullámvázá vált, és a 2000-es évek első felében nőtt a különbség, majd a 2005–2007 közötti időszakban csökkent (1,1), és 2008 után ismét növekedett (1,3). Másodsorban az öröklött vállalkozási kultúra, az újrakezdés technikai is inkább a régi városok lakói esetében működtek, míg az új városi munkások esetében ezek kevésbé voltak jelen. Ráadásul a nagyvállalatok megmentésében segédkező állam a jövőre nézve is biztos háttérnek látszott, ami csökkentette a munkaerőpiaci egyéni kezdeményezések szükségességét.

Ezek az adatok is alátámasztják, hogy a két város csoport eltérő utat járt be a rendszerváltás után. Ennek egyik fő oka az volt, hogy a gazdasági rendszerváltás nem egy időben történt meg a két város csoportban, az új városok esetén elhúzódó vagy kései rendszerváltásról is beszélhetünk. Éppen ezért a városok gazdaságának átalakulása, új viszonyokhoz történő adaptációja is más formában és ütemben indult meg. Nem csodálható tehát, hogy azok a városok,

<sup>135</sup> Ebbe beletartozott a korábban nyugdíj mellett foglalkoztatottak népes tábor is, amely a munkanélkülivé váltak kb. egyharmadát jelentette (a KSH adatai alapján).



ahol a rendszerváltás sokkhatása után átalakult a gazdaság szerkezete, másként reagáltak a következő, a későbbi világgazdasági válság okozta sokkra is, hiszen ez (is) inkább azokat a szektorokat érintette súlyosabban, melyek jelentős része a kevésbé kvalifikált munkaerőre épült (ezek viszont az új városokra jellemzőek inkább). Ennek következményeként a munkanélküliség nem egyformán érintette a fizikai és szellemi munkavállalókat: a regisztrált munkanélkülieken belül a fizikai foglalkozásúak részesedése növekedett jelentősen.

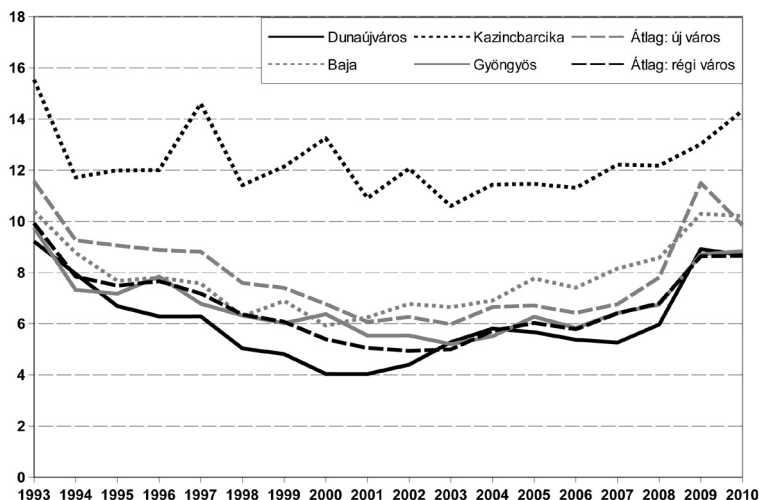
A két város csoport fizikai és szellemi munkanélküli számának hányadosa között már korábban is jelentős különbség volt: a régi városok csoportjában a regisztrált munkanélkülieken belül 2001-ben 3-szor, az új városok esetében 4,7-szer akkora volt a fizikai, mint a szellemi munkavállalók száma.

Míg a régi városok esetében ez az arányszám 2001–2008 között szinte változatlan volt, és a 2008–2010 közötti időszakban is csak kis mértékben emelkedett, addig az új városok esetében 2003-ra lecsökkent, 2004–2007 között stagnált, majd 2008-tól jelentősen megemelkedett és 2010-ben visszatért a 2001-es szintre. A megkésett gazdasági profilváltás tehát a foglalkozási szerkezet különbségéből adódva a munkanélkülivé válás esélyében és annak tartóssá válásában is megmutatkozik, és jelentősen behatárolja az új városok mozgásterét.

Természetesen ebben az esetben is számottevő eltérést tapasztalhatunk még az egyes város csoportokon belül is. Az új városok között Dunaújvárosban és Kazincbarcikán például a rendszerváltás jelentős tömegeket szorított ki a munkaerőpiacról. A munkanélküliségi ráta a 1990-es években Ózd után Kazincbarcikán volt a legmagasabb (15–12%), és a kétezres évek közepére sem sülydett 11,5% alá, majd a válsággal ismét 13–14%-ra emelkedett (42. ábra). Ehhez képest Dunaújváros kisebb traumát szenvedett el: a munkanélküliségi ráta a kezdeti 10%-ról az évtized végére 4%-ra csökkent, majd 2003-tól emelkedni kezdett és 2009-re már ismét elérte 9%-ot.

A régi városok között mind Baja, mind Gyöngyös esetében, az 1993-as 10% körüli értékről (2500–1500 fő) az évtized végére 6% körülire esett vissza. Baján 2005-től ismét emelkedni kezdett és újra elérte a 10%-ot. Gyöngyösön főleg a 2008-as válság hatására nőtt a munkanélküliség, ám a ráta értéke már nem érte el az 1993-as értéket, hanem 8,8%-nál megállt.

Összességében, a rendszerváltáshoz képest a világgazdasági válság hatását a munkanélküliség mértékére és a munkanélküli-

**42. ábra:** A munkanélküliségi ráta alakulása (1993–2010, %)

Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatai alapján saját szerk.

vé váltak „stratégijára” vonatkozóan bizonyos pontokon eltérőnek tekinthetjük. Míg a rendszerváltás után munkanélkülivé váltak jelentős része kilépett a munkaerőpiacról (korkedvezményes vagy rokkant nyugdíjas lett, vagy már korábban is a nyugdíj mellett dolgozott), addig a 2008-as válság hatására munkanélkülivé váltak esetében erre csak keveseknek volt lehetősége (VMP, 2010). A rendszerváltás után elsősorban a gazdaság strukturális átalakulása sejthető a tömeges elbocsátások háttérében. A válságnak pedig leginkább azok a munkavállalói csoportok voltak kitéve, akik munkája kevésbé nevezhető stabilnak, akik könnyen elbocsáthatók, határozott idejű szerződéssel dolgoznak, vagy munkaerő-kölcsönzéssel kerültek az adott vállalat-hoz (VMP, 2010).

A válság hatása azokban a városokban, illetve azokon a területeken volt leginkább érezhető, melyek viszonylag jól vészelték át a rendszerváltás utáni éveket: vagyis ahol a helyzet már 2008 előtt is rossz volt, nagy volt a munkanélküliség, ott kevésbé romlott (tovább) a helyzet, mint azokon a területeken, ahol akár (ismét) az ipar, vagy a szolgáltatások felfutottak. Ezt jelzi az is, hogy míg 2008–2009 között az Észak-magyarországi régióban a munkanélküliségi ráta 2,2 százalékponttal nőtt, addig a Közép-dunántúli régióban 5,8-ról 10%-ra emelkedett (VMP, 2010).

Ezt a tendenciát látni Baja példáján is, ahol az ismét beinduló gazdaságot a válság megtorpanásra kényszerítette. A 2011-es népszámlálás adatai a két város csoport viszonylatában nem mutatnak jelentős különbséget azon háztartások arányában, ahol legalább egy foglalkoztatott van (62%). Ez az arány egyben azt is jelzi, hogy magas azon családok száma, ahol legalább egy családtag inaktív (38%).

Mindkét esetben az idősebbek és a pályakezdő fiatalok, ezen belül is az alacsonyabb iskolai végzettséggel és szakmával nem rendelkező csoportok azok, amelyek nehezen találnak munkát, nehezen kerülnek vissza a munkaerő-piacra (VMP, 2010). Tehát a válság jelentős mértékben az iskolázatlanokat, illetve a fiatalabb korosztályokat sújtotta. Az elmúlt évtizedben ugyanis a népesség iskolai végzettség szerinti összetételében is növekedett a magasabban képzettek aránya, és a munkaerőpiac szakképzettség szerinti kereslete is az ilyen jellegű munkaerő iránt nőtt meg. Ennek az egyik következménye az, hogy a képzettek viszonylag könnyebben kaptak munkát, viszont a másik oldalon azok, akik nem tudtak bekapcsolódni a képzettség-növekedési versenybe, fokozottan hátrányos pozícióba kerültek.

1990 és 2011 között a 7 évesnél idősebb népességen belül a maximum általános iskolai végzettséggel rendelkezők aránya majdnem felére (37,4%-ra) csökkent, a szakmunkás bizonyítvánnyal (19,5%) és az érettségivel rendelkezők aránya (27,5%) kissé emelkedett, viszont a diplomások aránya 1,6-szorosára nőtt (15,5%). Az iskolai végzettség szerinti összetétel változása 2011-ben a két város csoportban is tetten érhető, és bizonyos különbséget is találtunk a két város csoport között: az új városokban kissé magasabb az iskolázatlanok és szakmunkások aránya és jóval alacsonyabb a diplomások aránya. Dunaújváros és Kazincbarcika az új városok átlagához közelít annyi eltéréssel, hogy kissé magasabb az érettségizettek és alacsonyabb az iskolázatlanok aránya. Baja a régi városokra jellemző trendet mutatja. Gyöngyös a két csoport között helyezkedik el, alacsonyabb iskolázatlan és szakmunkás aránnyal és magasabb érettségizett aránnyal.

A válság munkanélküliség-erősítő hatása természetesen nem hazai specifikum. A válság után az egész Európai Unióban megnőtt a 15–24 éves korosztály munkanélkülivé válásának esélye. Már a válságot megelőző években is voltak jelek arra, hogy a pályakezdők közül azok a fiatalok, akik rossz munkaerő-piaci pozícióból indulnak, egyből munkanélküliek lesznek. Nyugat-Euró-

pában<sup>136</sup> ehhez a csoporthoz gyakran nagy arányban a korábbi bevándorló családok gyermekei tartoznak, akik helyzetét tovább nehezíti szegregált lakóhelyük (*MPH, 2012*). Magyarországon 2009-ben a 15-24 éves munkanélküli csoport egynegyede legfeljebb alapfokú végzettséggel rendelkezett, 13%-a szakmunkás, közel fele érettségizett, 14%-a felsőfokú végzettségű volt. Az iskolai végzettség elértéktelenedését gyorsította, hogy az utóbbi tíz évben egyre több fiatal szerzett diplomát. Ez egyrészt ahhoz vezetett, hogy a pályakezdő fiatalok között a korábbinál nagyobb hátrányba kerültek az alacsonyabb végzettségűek, illetve a középkorú és idősebb – különösen a munkájukat elvesztő – munkavállalók elkezdtek kiszorulni a munkaerő-piacról, illetve egyre nehezebben találtak maguknak munkát (*VMP, 2010*).

A rendszerváltás után az iskolai végzettségi struktúra átalakulásával, a magasabb iskolai végzettségű fiatal munkaerő tömeges megjelenésével, a korábbi szocialista ipar helyére betelepülő cégek többé már nem a szakképzetlen munkaerőt szívták fel, hanem a szakmával és érettséggel rendelkezőket. Ezzel becsukódott az egyetlen lehetőség a képzetlenek előtt, világossá kezdett válni, hogy a rendszerváltás után megtapasztalt munkanélküliség hosszú távú lesz, és ebből a kitörést csak az jelentheti, ha olyan területre vándorol(ná)nak, ahol nagyobb szakképzetlen munkaerőigény mutatkozik. Ráadásul a betelepülő külföldi ipari tevékenységet folytató (nagy)vállalatok mellett, hogy nem szívták fel a szakképzetlen munkaerőt, a térség legképzettebbjeit is elvonták más – akár hazai – kisebb vállalkozásoktól. A Magyarországra érkező külföldi cégek – különösen 2005 után – még akkor is legalább érettségizett munkaerőt foglalkoztatnak, ha külföldön ugyanezen pozíció betöltéséhez nem szükséges érettségi. Ennek okát főként a szükséges rugalmasság és magasabb iskolai végzettség közötti pozitív kapcsolatban jelölik meg a szakértők.<sup>137</sup>

Az ezredforduló utáni trendek tehát azt jelzik, bár az iskolai végzettség szerepe jelentősen megváltozott, a magasabb végzettség nem jelent automatikusan álláslehetőséget. Bebizonyosodott, hogy

<sup>136</sup> A fiatalok helyzete 2011-ben Spanyolországban volt a legrosszabb, ahol a munkanélküliségi ráta értéke elérte közöttük a 48%-ot. Magyarországon 26,1% volt, Ausztria, Németország, Hollandia esetében pedig 7-9% között mozgott. Magyarországon a 2000-2007 közötti időszakhoz képest 2008-tól a fiatalok között gyorsabban nőtt a munkanélküliek aránya (*MPH, 2012*).

<sup>137</sup> Soóki-Tóth Gábor interjúi alapján, szóbeli közlés.

az esetek jelentős részében az iskolázatlan, betanított és segédmunkásokat nem elég átképezni, nem elég a munkanélküliség ideje alatt tanfolyamokra járni, mert az így megszerezhető végzettség vagy nem felel meg az adott területen keresett állásokhoz szükséges végzettségnek, vagy nem ad használható papírt, mivel a munkaadók – gyakran még a szakmunkás végzettség mellé is – szívesen látják, esetleg megkövetelik az érettségit (Csanádi et al., 2013).

### *Társadalmi környezet*

A gazdaság szerkezetváltása a városok népességének növekedésére, demográfiai, illetve foglalkozás szerinti összetételére is jelentős hatással volt. A lakosságszám-változás jó indikátora az ipar előretörésének, majd hanyatlásának, és a globális hatások érvényesülésének is. A két város csoport népességszáma közötti különbség a XIX. századi iparosítás körüli időszakban még igen jelentős volt: 1870-ben még 4,3-szor, 1900-ban 3,6-szor, 1949-ben 2,1-szer annyian éltek a régi városok csoportjában, mint az új városokéban. A szocializmus erőltetett ipartelepítése, mely az új városokat kiemelten érintette, jelentős népesség-betelepítéssel is járt, aminek következményeként 1970-re már szinte eltűnt a két város csoport közötti különbség, majd a városi népesség csökkenésének globális tendenciája miatt a különbség még tovább zsugorodott (a mutató 1,1-re majd a rendszerváltás utáni 20 évben még tovább, 1,05-re csökkent). A változást tehát a szocialista politika városfejlesztési gyakorlata indította el, és az ezredforduló folyamatai fejezték be; ezzel gyakorlatilag megszüntetve a két csoport között mutatkozó egyik lényeges különbséget (21. táblázat).

Míg a különbség csökkenését a szocialista időszak alatt az eltérő intenzitású népességnövekedés okozta, addig a rendszerváltás

**21. táblázat:** A régi városok állandó népességének nagyságrendje az új városok csoportjához viszonyítva (1930–2010, új városok = 1)

1930	1941	1949	1960	1970	1980	1990	2001	2010
2,7	2,5	2,1	1,3	1,1	1,1	1,1	1,1	1,05

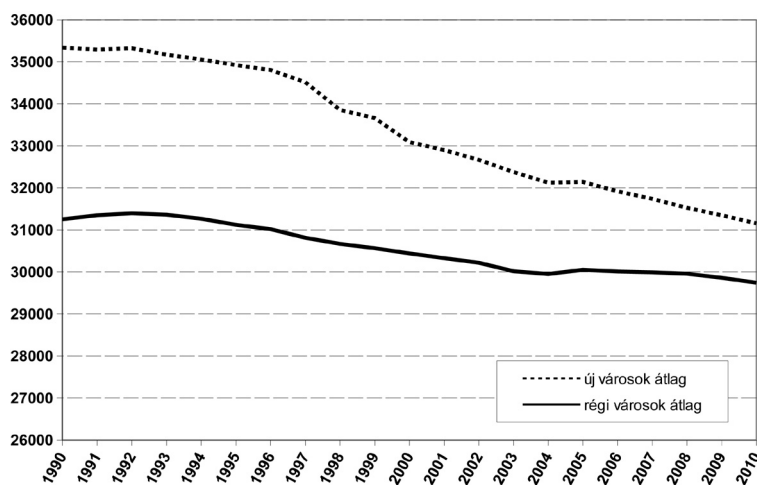
*Forrás: KSH Népszámlálási adatok alapján saját szerk.*

után az eltérő mértékű népességcsökkenés volt az irányadó ok. Mindkét csoportban csökkenésnek indult a lakónépesség, ám a nagyobb népességvesztést az új városok könyvelték el: a népesség száma húsz év alatt 12%-kal, míg a régi városok esetében csak 5%-kal csökkent. (Természetesen a város csoportokon belüli népességcsökkenés szóródása is jelentős: az új városoknál a maximális csökkenés 22,6%, a régiéknél 14,1% volt.)

A csökkenés tendenciájában is van különbség: az új városok esetében 1996-ig lassú, majd 2010-ig zuhanásszerű csökkenést láttunk, amit csak egyetlen évben (2004-ben) tört meg stagnálás. Ezzel szemben a régi városoknál lassú, jelentősebb törés nélküli csökkenő trendvonal rajzolódott ki, amely 2003-tól lényegében stagnálónak vált (43. ábra).

Az állandó népességszám változása az esettanulmányokban vizsgált négy város közül Dunaújváros és Kazincbarcika esetében mutatja a csoportra jellemző tendenciát: 1990–2010 közötti 17%-os, illetve 19,9%-os népességvesztéssel. Az ország északkeleti felében lévő Gyöngyös igen érdekesen viselkedik, ugyanis a népességszám változás tekintetében inkább az új városokra jellemző görbét mutatja, ám az erre a csoportra jellemzőnél valamivel alacsonyabb (14,1%-os) népességvesztéssel. Talán azt mondhatnánk, hogy a két város csoport között helyezkedik el. Baja a régi városok

**43. ábra:** Az új és régi városok állandó népességének változása (1990–2010, fő)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adattábazis adatai alapján saját szerk.

csoportjára jellemző utat járta be, az átlagosnál összességében sokkal kisebb népességsökkenéssel (4,3%) és ezért kevésbé mere-deken süllyedő görbével.

A népességszám negatív irányú változása természetesen azt jelen-ti, hogy a születés és a bevándorlás nem tudja ellensúlyozni a halá-lozás és elvándorlás okozta csökkenést. Az 1990–2010 közötti idő-szakban a vándorlás iránya – ahogyan a korábbi szocialista időszak-ban is – kelet-nyugati volt. A belföldi migráció nyertesei Közép-Ma-gyarország, Közép-Dunántúl és Nyugat-Dunántúl voltak, a vesztesek pedig Észak-Magyarország és Észak-Alföld. Budapest népességfelszí-vő ereje a rendszerváltás után szép lassan megszűnt, és 2006-ig az el-vándorlás volt az erősebb tényező, melyet stagnálás, majd 2010-re már kismértékű beköltözési többlet követett. Ezzel pont ellenétesen mozgott a községek vándorlási különbözete: először vándorlási nyerteseek voltak, majd vesztesekké váltak (Gödri– Spéder, 2009).

Az új városok a régi városoknál lényegesen nagyobb vándorlási veszteséggel néztek szembe, a veszteség dinamikája azonban az ál-landó népességszámnál tapasztalt görbéhez képest sokkal „hekti-kusabb” volt. Az új városok a 1990-es évek közepén (1996–1998) jelentősen csökkentették negatív vándorlási egyenlegüket, és rövid időre közel kerültek az időszak elején összeroppanó, és csak lassú javulással induló régi városok mutatójához; majd 1999 körül újra visszaestek az 1994 körüli nagy negatív vándorlási különbözet szint-jére, és 2002–2003 környékén még ennél is jelentősebb mértékű romlást tapasztalhattunk. A régi városok ebben az időszakban vi-szonylag kisebb amplitúdókkal hullámzó görbét, majd 2003–2008 között jelentős pozitív trendet produkáltak. A vizsgált időszak végén a régi városok egyre pozitívabbá váló trendjét mintegy három-négy évvel megkésve követik az új városok is: az átlagos negatív vándor-lási különbözetük jelentősen csökken, ha a pozitív térfélre nem is si-kerül felkerülniük. A mögöttes okok sokfélék lehetnek, melyek közül az egyik legerősebb az új városok esetében a fellendülő, majd rövid idő után ismét visszaeső ipari termelés munkaerőigényének hatása. A régi városok esetében azért is látunk kisebb hullámzásokat, mert a felfutás és a visszaesés ciklusaiban nem voltak ilyen nagy munka-erőt megmozgató változások.

A négy részletesebben vizsgált város esetében a vándorlási kü-lönbözet görbéi sokkal „nyugtalanabbak”, ezért jelentősen el-térnek a csoportjuk átlagától. Dunaújvárosban több évben mértek jelentősebb népességvesztést, illetve nagy népességnye-

rést<sup>138</sup> is. Ezzel szemben Kazincbarcika esetében csak öt „jó” év<sup>139</sup> volt, a többi évben kisebb-nagyobb népességvesztést láttunk. Baja esetében a vándorlási különbözet csak 1994–2000 és 2003–2005 között volt mínuszban. Gyöngyös esetében a negatív értékű különbözet időszaka sokkal hosszabban (1990–2006-ig) tartott, és az időszak végén is van egy év (2008), amikor ismételt visszaesést tapasztalhattunk. Ezzel együtt azt látjuk, hogy a vándorlási trend mindkét régi városban kiegyensúlyozottabb, mint az új városokban; sokkal kisebbek az egyes évek közötti eltérések, amik a munkaerőpiac kiegyensúlyozottabb voltából is fakadhatnak.

### *Az idősödő társadalom*

A városok népességszökkenése szorosan összekapcsolódott a népesség öregedésével, mely nem sajátos poszt-szocialista jelenség, hanem a fejlett országokra jellemző azon tendenciák<sup>140</sup> közé tartozik, melyek az utóbbi évtizedben Magyarországon is egyre erősebben érzetik hatásukat. Az európai uniós statisztikában – ellentétben a nálunk használatossal – az idősebb korcsoportokat nem a 60, hanem a 65 éves korosztályoktól számítják. A 65 éves és idősebb népesség aránya az EU 27 tagállamában 2008-ban 17,1% volt, az előreszámítások szerint 2050-re 28,8%-ra, majd 2060-ra 30%-ra fog emelkedni. Magyarországon a társadalom és ezen belül a települések előreledésének tempója a rendszerváltás után felgyorsult: a 65 éves és idősebb népesség aránya az 1990-es 13,2%-ról 2009-re 16,4%-ra nőtt.

A demográfiával foglalkozó kutatók előreszámításai szerint arányuk 2050-re 29,4%-ra, 2060-ra 31,9%-ra fog emelkedni (*Monostori, 2009*). Az öregedési folyamatok változását a 60, illetve a 65 éves és idősebb népesség arányán túl több statisztikai jelzőszám és mutató hivatott követni, melyekből mi most az öregedési indexet fogjuk használni, melynek értéke Magyarországon az 1990-es 64,5%-ról 2010-re 112,6%-ra emelkedett, erőteljesen jelezve az idősök túlsúlyba kerülését.

<sup>138</sup> Népességvesztés: 1996/1999/2007. Népességnyerés: 1994/1997/2009/2010.

<sup>139</sup> 1992/1995/1996/2005/2009

<sup>140</sup> Többek között az élettartam meghosszabbodása és az alacsony termékenység. A társadalom korstruktúrája átalakul és az idősök aránya a jövőben egyre gyorsabb ütemben fog növekedni. Az idős kifejezés is más értelmezést nyer, hiszen a nyugdíjkorhatár kitolásával, az egyre későbbi gyermekvállalással az életszakaszok egymáshoz való viszonya és hossza megváltozik.



A szocialista új városok még a rendszerváltáskor is rendelkeztek annyi fiatal többlettel, amely ezen index értékét viszonylag alacsonyan (59%) tartotta. Ezzel szemben a régi városok már 1990-ben is viszonylag elöregedettnek számítottak, a maguk 94,4%-os indexével. Ekkor még a két város csoport között 1,6-szoros volt a különbség, ami húsz év elteltével, 2010-re 1,1-szeresre olvadt úgy, hogy közben mindkét város csoport indexe meredeken emelkedett. Az új városoké 166,5%-ra, a régi városoké pedig 184,4%-ra. Az új városok tehát elvesztették korábbi előnyüket a fiatalos, sok aktív korút foglalkoztató város imázsát, és beléptek a gyors ütemben öregedő városok sorába. Miközben a két új város esetében az öregedés intenzitása követi az új városok átlagát, az öregedés mértéke nagyobb: Kazincbarcikán 1990-ről 2010-re az index 4,1-szeresére, Dunaújvárosban 3,4-szeresére nőtt. A két régi város nem egyformán viselkedik: Gyöngyös népessége gyorsabban öregszik, mint Bajáé, öregedési indexük 2,3-szorosára, illetve 1,8-szorosára nőtt. Az öregedés tehát mindkét város csoportban olyan jelenség, mellyel a következő években egyre inkább foglalkozni szükséges, és ez felveti a szociális háló és szolgáltatások erősítésének szükségességét is, hogy az idősök tömeges társadalmi lecsúszását megakadályozza.

### *Térbeni-társadalmi szerkezet átalakulása*

A rendszerváltás után a korábbi térbeni-társadalmi szerkezet gyors átalakuláson ment keresztül, mely mögött egyrészt az elvándorlás, az itt maradó népesség öregedése, a növekvő munkanélküliség, másrészt az új építések és ezzel párhuzamosan a lakótelepi lakások értékének csökkenése voltak. Az 1990-es évek közepére fokozatosan megszűnt a szocialista nagyberuházásban épülő lakótelepek kivitelezése és a lakásépítés, ezen belül is főleg a nagyberuházások piaca közel tíz évre minimális szintre csökkent, ám az ezredfordulótól az erősödő beruházói érdeklődés következményeként újból megindult a lakásépítés, és ezen belül is a telepszerű lakások építése. Az új építésű lakások száma 1990–1993 között mindkét város csoportban jelentősen csökkent. A régi városok esetében 1994-ben indult be ismételt növekedés, majd az építés az ezredforduló környékére stagnált. Az új városok esetében 1996-tól kezdett megint emelkedni a lakások száma. A következő évtizedben mindkét város csoportban – követve a lakáspiaci boom-ot – egy időre megnőtt az épülő lakások száma: a régi városokéban jobban, mint az új városokéban.

Ugyanakkor 2008 után a válsághatások következtében az építés megközelítőleg az 1992-es szintre süllyedt vissza. Összességében a régi városok csoportjában 1990–2000 között 2,4-szer annyi,<sup>141</sup> 2001–2010 között pedig 1,5-szer annyi lakás épült, mint az új városokéban (a teljes az időszak alatt ez 1,8-szoros különbséget jelentett). Úgy látszik tehát, hogy a lakáspiacon a rendszerváltás után jelentős változás történt, és vizsgált városainkban is megjelentek az új, áhított, modern építési formák: a nagy családi házak és a lakóparki lakások. Az építés intenzitása a régi városok esetében nagyobb volt, és 2011-re kiegyenlítődött a két csoport közötti lakásszám-különbség: mindkét csoportba kicsit több mint 140 000 lakás tartozott. A lakások szobaszám szerinti összetétele a régi városok csoportjában kedvezőbb, mivel jóval magasabb a 3 és több szobás lakások aránya (53%, a 36%-hoz képest). Ahogy korábban a szocialista nagyberuházásokban épült lakótelepek, úgy ezek az új építési formák is hozzájárultak a város térbeni-társadalmi szerkezetének változásához, bár méretüknél és városszerkezeti helyüknél fogva nem olyan jelentős mértékben.

A lakásprivatizációban gyökerező, ám az új lakások építését hozó ingatlanpiaci boom-tól nem függetleníthető – a szakmai diskurzusokban egyre gyakrabban megjelenő – probléma a bérlakások egyre égetőbb hiánya. A lakásprivatizáció<sup>142</sup> során 1980–1990 között azonban még csak a bérlakások 15%-át privatizáltak. 1990-ben a folyamat az önkormányzati törvénnyel – mely az állami tulajdonú lakásokat az önkormányzatok fennhatósága alá utalta –, és az 1993-as lakástörvénnyel<sup>143</sup> – mely szabályozta a bérbeadás és az elidegenítést – megugrott: 2001-re az 1990-es állomány 80%-a került az új tulajdonos kezébe, és ezzel az állami lakástulajdon jelentős része értékesítésre került. A megmaradt lakásállomány álta-

<sup>141</sup> Dunaújvárosban 445, Kazincbarcikán 206, Baján 935, Gyöngyösön 684 lakás épült.

<sup>142</sup> A privatizációs folyamat előzményei 1969-re nyúlnak vissza: ekkor született meg ugyanis az a rendelet, mely lehetővé tette a 12 lakásosnál kisebb épületek magánosítását; ám a tulajdonviszonyokra még nem volt jelentős hatással. Az 1970-es és 1980-as népszámlálás adatai szerint az ország lakásállományának 25–26%-a volt önkormányzati bérlakás (Ez 1970-ben közel 800 000, 1990-ben valamivel több, mint 860 000 lakást jelentett.) A 1980-as évek elején eltörölték a 12 lakásos határt, és ezzel megnyílt az út a valódi privatizáció előtt (Hegedűs–Tosics, 1993).

<sup>143</sup> 1993. évi LXXVIII.: 1995. november 30-ig kizárólag a bentlakó bérlőnek volt lehetősége a lakásvásárlásra, később ezt is eltörölték.

lában a település legrosszabb helyén lévő, rossz komfortfokozatú lakásokból tevődött össze, ennek ellenére 24%-a 2001 után még így is megvásárlásra került: 2011-ben országos szinten az önkormányzati bérlakások száma már csak kicsivel haladta meg a 100 000-et. A vásárlások felfutása mögött nem csupán a magántulajdon iránti vágy, hanem némi indirekt kényszer is állt, hiszen a bérlők a bizonytalan helyzet miatt többé-kevésbé joggal tartottak attól, hogy az önkormányzat a közeljövőben drasztikus béremelést hajthat végre; ezért minden anyagi erejüket összeszedve inkább megvették lakásukat (*Farkas–Vajda–Vita, 1997*). A privatizáció nyomán tehát az ország lakásállományának tulajdonszerkezete jelentősen átalakult: míg 1980-ban a lakások 25%-a önkormányzati tulajdonban volt, addig ez az arány 1990-re 19%-ra, majd 2001-re 3,7%-ra csökkent és 2011-re tovább zsugorodott (2,7%).

Az önkormányzati bérlakások számának csökkenése mindkét város csoportban 1990 után vett lendületet és 2011-re az új városokban 3,6%-ra, a régi városokban 2,6%-ra csökkent. A négy mintatelepülésünkben 2011-ben egyik sem közelít csoportjának átlagos értékéhez. Kazincbarcikán az átlagosnál sokkal több, bár így is elenyésző számú lakás maradt (4,7%). Dunaújvárosban 1,5%, ami még a régi városok átlagától is jóval elmarad. Gyöngyösön a lakások 3%-a, Baján 1,2%-a maradt önkormányzati tulajdonban. Ugyanakkor, ha a használati jogcímet nézzük (vagyis azt, hogy a lakásban lakó milyen módon használja a lakást), akkor kiderül, hogy a lakásbérleti konstrukció nem csak az önkormányzat privilégiuma, hanem mindkét város csoportban megjelent a piaci alapon – általában feketén – kiadott lakások állománya is. Az új városokban ez az arány 9,9%, a régi városokban csak kissé alacsonyabb, 8,6%. A két új város és Gyöngyös „hozza” a csoportátlagot, Baja esetében csak 6,9% a nem a tulajdonos által lakott lakások aránya.

A beruházói kedv tehát 2004–2008 között jelentősen megnőtt: főleg lakóparkokat és a belvárosi rehabilitációkhoz kapcsolódóan új építésű társasházak beruházását kezdték meg, mely a tömeges lakásépítés piaci formájává vált. A kedvező hitelkonstrukciók miatt megugró költözési kedv nagy mobilitást eredményezett. Bár az új lakásformák iránt igen nagy a kereslet, új lakást csak a költözők töredéke vásárol, sokkal nagyobb a használt lakást vásárlók aránya és igen magas, egyharmad azok aránya is, akiknél a költözés nem járt vásárlással. Feltehető, hogy a paneles lakótelepek irányából a jobb helyzetű településrészek és új építésű lakások felé, illetve az

agglomerációba mozdult el a mobilabb népesség. A panel lakótelepi lakás továbbra is viszonylag olcsón megvásárolható lakhatási forma marad, bár fenntartása magas költségekkel jár. A lakásberuházások 2008-as válság utáni visszaszorulása, a lakáshitelek hiánya miatt a fiatalok egyre nehezebben függetlenednek. Az életkedést, vagy a család növekedésének megfelelő lakásválasztást jelentősen segíthetné a bérlakások számának növelése. Mindkét város-csoportban az önkormányzati bérlakások funkcióját csak nehezen és lassan veszik át a piacon bérelhető lakások.

### *A várospolitikai hatások*

A térbeni-társadalmi szerkezet kiegyensúlyozása a várospolitika egyik nagy feladata, ám forrásokat a város költségvetéséből ezekhez a nagy volumenű feladatokhoz nem tud elkülöníteni, ezért a hazai és az Európai Unió forrásaira van utalva. A gazdaság- és városfejlesztés – és ezen belül a városrehabilitáció – egyik nagy pénzügyi forrását a 2002–2011 között pályázható hazai és európai uniós támogatási formák jelentették. Ebben az időszakban az új városok csoportjába tartozó települések összesen 3333 alkalommal kaptak támogatást (egy településre 303 db jutott), melynek 55,4%-a hazai forrású volt. A régi városok 1,6-szor annyi támogatásban részesültek (5261 db, átlagosan 478/település), melynek 59,4%-a volt hazai. A támogatási intenzitás különbsége arra enged következtetni, hogy a régi városok egyrészt jobban rá voltak szorulva a pályázatok írására, hiszen a város fejlesztéséhez más forrásból nem juthattak pénzhez. Ezzel szemben az új városok az ipar szereplőitől és a külföldi beruházókkal kötött egyezségek során nagyobb eséllyel juthattak olyan forrásokhoz, melyek a városfejlesztést is segítették. Másrészt a régi városok esetében a pályázatok írásához és a lobbitevékenységhez is nagyobb szellemi tőke állt rendelkezésre.

A 2007–2012 közötti időszakra vonatkozóan is a régi városok voltak kedvezőbb helyzetben: 1,8-szor annyi EU-s projekt<sup>144</sup> keretében kaptak támogatást, mint az új városok (1988 db). A megítélt támogatás mértéke is jóval nagyobb, 2,2-szer akkora volt a régi városok esetében, és a leszerződött összeg is egy kissé nagyobb volt

<sup>144</sup> Nemzeti Fejlesztési Terv 1, Új Magyarországért Fejlesztési Terv és az Új Széchenyi Terv.

(a megítélt összeg 97%-a, szemben az új városi 91%-kal). Mindkét városcsoportra egyformán jellemző, hogy a megítélt projekteknek csak 72%-a valósult meg.

Mintatelepüléseink közül Dunaújváros, illetve Baja volt kedvezőbb helyzetben; 2002–2011 között 1,4-szer annyi támogatott projektet nyertek el, mint Kazincbarcika, illetve Gyöngyös. Ugyanakkor úgy tűnik, hogy a hazai pályázatai a két új városnak voltak sikereesebbek, mert a nyertes pályázatok között több mint 60% tartozott ide, szemben a két régi város esetében megfigyelhető 50–53%-kal. Ha a 2002–2007 között megítélt EU-s támogatást nézzük, akkor a két régi város 20–25 milliárd forintjához képest a két új város sokkal kisebb összeget (17 milliárd, illetve 9 milliárd forintot) nyert.

Ezek az adatok leginkább a pályázati tevékenységet és annak sikerességét mutatják. A régi városok jobb pozícióban voltak, nem csak azért, mert több pályázatot nyertek, hanem azért is, mert nagyobb összeget költhettek a fejlesztésekre. Ugyanakkor a két város csoport nem volt homogén, ezt jól jelzik mintatelepüléseink is: Baja Gyöngyöshöz képest, Dunaújváros pedig Kazincbarcikához képest kapott több és nagyobb támogatást.

A pályázatok városfejlesztésre vonatkozó részei lehetővé tették, hogy a városvezetők és -tervezők jelentős része olyan projekteken dolgozzon, melyek rövidebb vagy hosszabb távon jelentősen átalakít(hat)ják a városképet, városhasználatot és gyakran a társadalmi összetételt is. A pályázatok között a városrehabilitációs tevékenységre vonatkozó is megjelent, mely akár áttörést is jelenthetne az eddigi rehabilitációs gyakorlatban,<sup>145</sup> annál is inkább, mert a városok által kedvelt funkcióbővítő rehabilitáció megvalósítását egy szociális városrehabilitációs projekt megvalósításával kötötték össze (*Kézikönyv*, 2009). Minden településen van ugyanis valamilyen mértékben leromlott rész (ún. krízisterület) vagy szegregátum, ahol

<sup>145</sup> A korábbi időszakban ugyanis szinte kizárólag a piaci befektetők voltak azok, akik a városfejlesztés számára aránylag számottevő forrást biztosíthattak. Ezek sajátos érdekrendszerre azonban szükségszerűen olyan jellegű, amely a helyi döntéshozatal, illetve várostervezés minden jó szándéka esetén is – igen sok szociológiai vizsgálat szerint – az alacsony státuszú lakosság rehabilitációs területéről történő eltávolítását eredményezi. Ez a folyamat az egyes helyi önkormányzatok számára akár sikeres is lehet, de a probléma „exportálása” következtében egyrészt nem valódi megoldás, másrészt az ország egésze számára valószínűleg súlyosabb, drágábban kezelhető feszültségek felhalmozódását eredményezi.

legnagyobb arányban a romák élnek, az ő helyzetük javítása egyik kiemelt prioritása a szociális városrehabilitációs projekteknek. A romák népességen belüli arányára jelenleg csak a 2011-es népszámlálás adatai állnak rendelkezésre. Köztudott, hogy ezek az adatok jelentősen alulbecslik a roma lakosság arányát. Ennek ellenére valamiféle képet adnak legalább a város csoport és városok közötti nagyságrendi különbségekről. A cigányok aránya az új városokban 1,6-szor magasabb (3,6%), mint a régi városokban (2,2%).

Az EU-s szabályozás eredményeként egyrészt a lakótelepek, másrészt leromlott városi területek is több város Integrált Városfejlesztési Stratégiájában szerepelnek olyan akcióterületként, melyeken a közeljövőben valamiféle rehabilitációt szeretne végezni (vagy már végez is) a város.

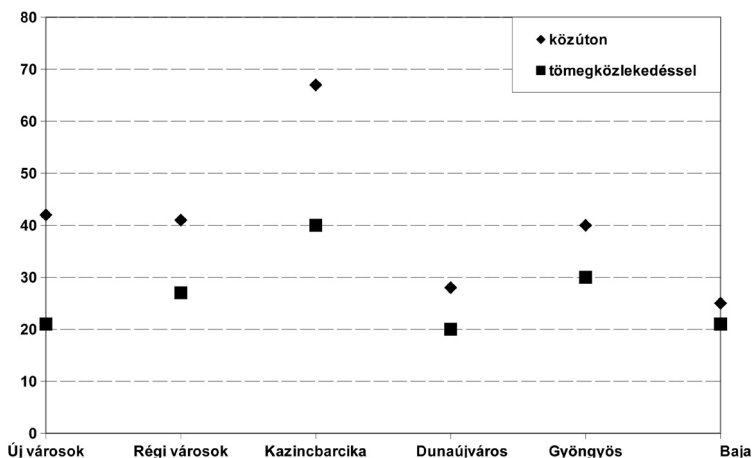
### *Térségi szerepek*

A települések már a szocializmus alatt is rendelkeztek valamiféle térségi szervezési erővel, 2012-ig mindkét vizsgált város csoportunk tagjai – Százhalombatta kivételével – kistérségi központok voltak.<sup>146</sup> Ebben a minőségükben a környék (vagy akár a kistérség) fő munkaadói, az egészségügyi szolgáltatások és oktatás központjai, illetve a vásárlás és szolgáltatás színterei. A funkcionális kapcsolatok összetettségét, és azok működésképpességét jelentősen befolyásolja, hogy milyen könnyű az egyik településről a másikba eljutni. Ez befolyásolja azt, hogy a vizsgált város központi jellegű szerepeinek hogyan képes eleget tenni, és adott esetben azt is, hogy a környező települések lakó és rekreációs funkciói hogyan kapcsolódhatnak a központi szerepkörű településhez. E kapcsolat milyenségét (a területi adottságtól nem független) közúti elérhetőséggel vizsgáltuk. A két város csoport között nincs jelentős különbség a tekintetben, hogy közúton hány környező település érhető el fél óra alatt: mindkét csoportban átlagosan 41–42 település található a vizsgált városok közelében (44. ábra). Ugyanakkor a természet- és településföldrajzi különbsége<sup>147</sup> miatt jelentősek a város csoporton belüli eltérések.

<sup>146</sup> Bár 2013. január 1-től a kistérségi rendszert ismét a járási rendszer váltotta fel. Azonban arról, hogy ez a változás a városkörnyéki kapcsolatokra milyen hatással lesz, még nem állnak rendelkezésre adatok.

<sup>147</sup> Természetföldrajzi: folyóparti – hegy-melletti fekvés. Településföldrajzi: kisebb méretű dunántúli – nagyobb alföldi településkörnyék.

**44. ábra:** Közúton, illetve tömegközlekedéssel 30 perc alatt elérhető települések száma (2012, db)



Forrás: KSH TEIR (Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer) adatok alapján saját számítás

A leglényegesebb eltérést a tömegközlekedés kiépítettségében találni: a tömegközlekedési integráltság mutatója<sup>148</sup> mintegy negyedével magasabb a régi városokban (63), mint az újakban (51). Ez azt jelenti, hogy a településközi kapcsolatokban a szerves fejlődés intenzívebb, jobban megalapozott rendszert hozott létre, mint amelyek azokban az új városokban jöttek létre, ahol egyebek mellett a központi városi szerepkör is lényeges része volt az explicit városfejlesztési céloknak. Azt is meg lehet figyelni, hogy ebből a szempontból az új városok homogénebb képet mutatnak, mint a hagyományos fejlődési utat befutott régi városok.<sup>149</sup> A földrajzi és történeti adottságok a régi városokban nagyobb szerepet játszanak, (ld. pl. Szentendre esetét) mint az újaknál, ahol a tudatos – gyakran inkább erőszakolt – fejlesztés következményeivel szembesülhetünk.

<sup>148</sup> A tömegközlekedési integráltsági mutató a tömegközlekedéssel adott idő alatt elérhető települések számának aránya az összes ugyanilyen idő alatt elérhető település számához képest. Képletszerűen:  $PTINT30 = 100 \cdot PTNUM30 / TNUM30$ . Ahol PTINT az adott időintervallumhoz tartozó mutató (Public transport integration at defined time-level), PTNUM és TNUM a megfelelő esetszámok a tömegközlekedéssel és közúton adott időn belül elérhető települések számát jelölik.

<sup>149</sup> A PTINT mutató szórása az új városokban csak mintegy kétharmada (233) a régi városokban tapasztalható szórásának (328), vagyis a régi városok e tekintetben heterogénebbek.

A központi funkció működőképességét a továbbiakban a munkahelyekkel (a foglalkoztatással és a vállalkozások számával), a szolgáltatásokkal és az egészségügyi ellátó szereppel érdemes megvizsgálni. Az ipar rendszerváltás utáni leépülése természetesen nem egyszerre és nem egyforma mértékben ment végbe a vizsgált városcsoportjainkban. Az új városok esetében tovább volt arra remény, hogy a nagyipar nem tűnik el teljesen, hanem azt – vagy legalább annak egy részét – az állam, vagy a magánbefektetők továbbra is működtetni fogják. Mint a kötetben szereplő esettanulmányok jelzik, az átmenet nem volt egyszerű, az ipari munkahelyek megtartása körül sok konfliktussal terhes tulajdonosváltás volt, és ennek ellenére sem lehet biztosan állítani, hogy az adott iparág a következő években biztos megélhetést jelent az ott foglalkoztatottak számára. Az adatok azt jelzik, hogy az új városokban az ipari munkahely még 2001-ben is meg tudta tartani vezető szerepét: a foglalkoztatottak összevont nemzetgazdasági ág szerinti statisztikájában az iparban és építőiparban foglalkoztatottak aránya 47,6% volt, szemben a régi városi egyharmaddal. A szolgáltatásban foglalkoztatottak aránya ennek megfelelően a régi városokban nagyobb; 64,6%, az új városi 51%-hoz képest. Dunaújváros és Kazincbarcika a csoportátlagnak megfelelő értékeket mutat (48%), Baja esetében kicsit alacsonyabb (30,4%), Gyöngyös esetében pedig magasabb (38,9%) az átlagosnál az iparban foglalkoztatottak aránya.

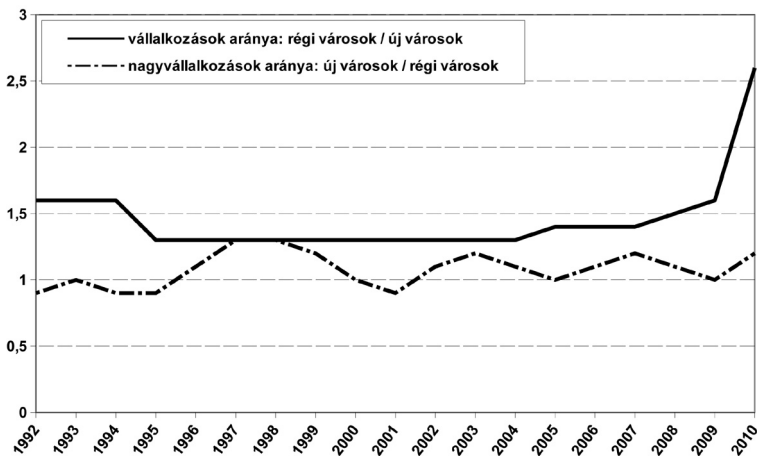
A vizsgált városok még az ezredfordulón is megőrizték a környék munkáltatójának szerepét: 2001-ben az új városokban foglalkoztatottakon belül 27%, a régi városokban 32% volt a nem helyben lakók aránya. (A helyben foglalkoztatottakhoz viszonyítva a más-hová járók aránya pedig 21,6%, illetve 20,1%.) A „bejárók” aránya Dunaújvárosban és Baján az új városcsoport átlaga körüli. Ezzel szemben Kazincbarcikán a régi városoknál tapasztaltnál is magasabb (35,5%) és Gyöngyösön kiugróan magas 43,6%.

A globalizált világ a régi iparágak helyett újakat hozott – többek között megjelent az ún. kreatív ipar is –, és ennek az újfajta ipari termelésnek a betelepülését minden település az ipari parkok építésével segítette. Ezen a téren nem is találni különbséget a két városcsoport között. Minden városban legalább egy ipari park létesült. Csak néhány város volt abban a szerencsés helyzetben, hogy nagyobb vállalkozások továbbvitték a korábbi ipari tevékenységet, több városban a kisebb vállalkozások váltak a lakosság foglalkoztatójává.



A KSH adatok kevésbé alkalmasak ennek bizonyítására,<sup>150</sup> azonban mégis érdemes megnézni, hogyan változott a vállalkozások száma a 1990-es években és az ezredforduló utáni időszakban, mivel az adatbázis problémái a városcsoportok közötti összehasonlítást nem teszik irreálissá. A két városcsoport között a vállalkozások számát tekintve a 1990-es években jelentősebb volt a különbség. Mindkét esetben folyamatosan csökkent a számuk, de a régi városok csoportjában 1995-ig jóval több (1,6-szor annyi), majd kissé több (1,3-szor annyi) működő vállalkozás volt (45. ábra). Ez a különbség egészen 2004-ig változatlan mértékű maradt, majd 2010-ig 2,6-szorosára nőtt. Úgy tűnik, hogy a gazdasági válság erősebben érintette az új városok vállalkozásainak csoportját, a kétezres évek végén a regisztrált vállalkozások száma ebben a csoportban csökkent, miközben a régi városok csoportjában még kissé emelkedett is. Ezt természetesen a kényszervállalkozások számának növekedé-

**45. ábra:** Az új városok és régi városok vállalkozásainak száma egymáshoz viszonyítva (1992–2010, db/1000 fő)



Forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis adatai alapján saját szerk.

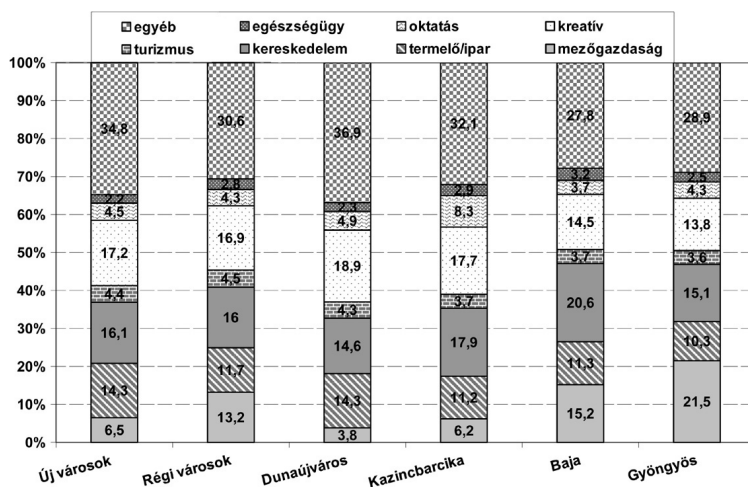
<sup>150</sup> A vállalkozások számának egyes évekre vonatkozóan eltérő feltételek szerinti KSH gyűjtése és eltérő csoportosítású közlése korlátozza az adatok elemezhetőségét és összehasonlíthatóságát. (Pl. 1998-ig a működő, majd a regisztrált vállalkozások számát közli a KSH eltérő nagyságcsoportokban: 1990-ig 300 fős és nagyobb, 1999-től 250 fős és nagyobb vállalkozások, majd 500 fős és nagyobb vállalkozások jelentik a legmagasabb kategóriát.) A sok bizonytalanság miatt választottuk az elemzésnek ezt az egyszerű formáját.

sével is magyarázhatjuk, mely ugyanakkor a válságra adott egyik olyan fajta válaszként is felfogható, amely a régi városok beágyazottabb vállalkozási tradíciói mellett könnyebben választható, mint az új városok esetében.

Ez a hatás valamennyire kiküszöbölhető, ha a nagyvállalkozások számának két városcsoport közötti viszonyzatának a vizsgálatára kerül sor, ami 0,9-1,7 között mozgott. Ez azt jelzi, hogy az új városokban kisebb hullámmásokkal, de szinte végig több nagy (250 fő feletti alkalmazottal működő) vállalkozás volt. Az 500 fő feletti regisztrált vállalkozások számáról csak az utóbbi néhány évre van adatunk, de ez is azt jelzi, hogy az igazán nagy vállalatok nagyobb számban települtek az új városokba, mint a régiekbe: 2005-ben 30 ilyen vállalkozást regisztráltak az új és 18-at a régi városokban. Ez a szám 2010-re 26-ra, illetve 13-ra csökkent, ami viszont azt jelzi, hogy az új városokban olyan nagyvállalkozások is működtek, melyek érzékenyebben reagáltak a válságra. A nagyipari múlt vagy annak hiánya tehát még a rendszerváltás után húsz évvel is behatárolja, meghatározza, hogy milyen irányban tud fejlődni egy-egy település gazdasága és azt is, hogy ebből mekkora előnyt tud kovácsolni.

A négy esettanulmányban vizsgált település ebben a dimenzióban igen érdekesen viselkedett: Dunaújváros és Baja, illetve Kazincbarcika és Gyöngyös helyzete hasonló a vállalkozások számát és annak

**46. ábra:** Az egyes vállalkozástípusok aránya az összes vállalkozáson belül (2010, %)



Forrás: KSH Tájékoztatói Adattár adatai alapján saját szerk.

változását tekintve. Az első két településen 2,8-2,2-szer annyi volt az 1990-es évek elején a működő vállalkozások száma, mint a másik két településen. Az 1990-es évek közepén ez a különbség csökkenni kezdett, Dunaújváros és Kazincbarcika között a több mint kétszeres különbsége (2,3-2,5-re csökkenve) 2010-ig megmaradt, ám a Baja és Gyöngyös közötti különbség az ezredfordulóig 1,2-re, majd 2008-ra 1,1-re csökkent. Ez azt jelzi, hogy Gyöngyösön az időszak alatt végig nőtt a vállalkozások száma, miközben Baján állandó maradt, illetve az időszak végén egy kissé emelkedett.

A különbség csökkenése hasonló módon ment végbe Dunaújváros és Kazincbarcika között is, természetesen Kazincbarcika esetében a vállalkozások száma kisebb mértékben növekedett, mint Gyöngyös esetében, ezért is maradhatott meg a több mint kétszeres különbség. Ebben az esetben úgy látszik, hogy az új-régi város dimenzióánál erősebben hatott a térségi dimenzió (*Károlyi, 2011*).

A vállalkozások típusát tovább elemezve meg kell nézni, hogy milyen tendenciák vannak 2010-ben a vállalkozások profiljában a mezőgazdaság, az ipar és a szolgáltatások terén (46. ábra). Az ipar<sup>151</sup> esetében ugyanazt jelzik az arányok, mint a fentiekben láttuk: az új városokban 2010-ben magasabb volt az ipari profilú vállalkozások aránya (14,3%), mint a régi városokban (11,7%), viszont a mezőgazdasággal foglalkozó vállalkozások aránya ez utóbbiakban volt kétszer akkora (13,2%). Dunaújváros esetében az ipari termelés szempontjából a vállalkozások száma megegyezik a város csoportjának átlagával, a másik három településen viszont a régi városok átlagos értékét találjuk. A mezőgazdasági termelés esetében Kazincbarcika hozza a csoportátlagot, Dunaújváros pedig annak felét. Baján egy kissé magasabb, Gyöngyösön viszont 1,6-szor akkora a mezőgazdasági profilú vállalkozások aránya, mint a régi városok átlaga, ami a borászatnak köszönhető.

A helyi és a környező települések lakosai gyakran a térségi központba járnak vásárolni, ami viszonylag nagy fizetőképes keresletet jelent. A kereskedelmi profilú vállalkozások arányában 2010-ben nem volt különbség a város csoportok között. A 2012-es kínálata tekintetében sem találni különbséget: mindkét csoportban 116 áruház számolható össze, és a hipermarketek száma is hason-

<sup>151</sup> Bányászat, kőfejtés, feldolgozóipar, villamosenergia-, gáz-, gőzellátás, légkondicionálás, vízellátás, szennyvíz kezelés, hulladékkezelés, szennyeződésmegsemmisítés, építőipar.

ló volt (14 az új és 12 a régi városok esetében). A négy város esetében viszont már szembeötlők a különbségek: Dunaújváros kicsit átlag alatti mértékben, Kazincbarcika kicsit átlag feletti mértékben van ellátva ilyen vállalkozásokkal. Gyöngyös helyzete átlagos, Baja viszont a város csoport átlagánál sokkal nagyobb arányban (20,6%) tud „felmutatni” ilyen profilú vállalkozásokat.

A kisebb városok életében nagyon fontos szerepet töltenek be a köz- és felsőoktatási intézmények. A központi funkció e dimenzió mentén is tetten érhető, és jelentős különbséget mutat a két város csoport között: a bejáró tanulók helyben tanulókon belüli aránya az új városokban 22,7%, a régiekben ennél jelentősen nagyobb, 35,5%. Az oktatási dimenzióban a központi funkció erősségét a bejáró tanulók arányával mérve a legerősebb Gyöngyös (38%) és a leggyengébb Dunaújváros esetében (29,3%). A különbséget nem magyarázhatja a felsőoktatásban tanulók száma, hiszen mindkét településen van ilyen intézmény. A rendszerváltás után a felsőfokú oktatási intézmények száma egyrészt megnőtt, másrészt a korábbi intézményi struktúra jelentősen átalakult. A települések vezetői a főiskolák bezárásával szemben sokszor érvelnek azzal, hogy az hosszú távon elsovasztaná a települést, hiszen az értelmiséget és a környékről érkező fiatal képzett (potenciális) munkaerőt ez vonzza oda és tartja a településen. Országosan több mint 80 felsőoktatási intézmény van, az új városok csoportjából 3 (ide tartozik Dunaújváros) a régi városokéból 4 településen van ilyen intézmény (többek között Baján és Gyöngyösön is). Az oktatási jellegű vállalkozások aránya a két város csoportban nem tér el (4,5%), ám ott, ahol nincs felsőoktatási intézmény (Kazincbarcika) közel kétszer akkora, mint a másik három mintavárosunkban. Sokan érvelnek azzal, hogy a felsőfokú oktatási intézmények nem csak a fiatal munkaerőt csábítják a városba és ezzel nagyobb az esélye, hogy ott is telepednek le, hanem azzal is, hogy a felsőfokú oktatási intézmények mellett alakulnak ki azok a K+F-jellegű vállalkozások és a kreatív iparágak, melyek a XXI. század modern technikáinak fejlődését és meghonosodását segítik elő. Ilyen jellegű tevékenységgel foglalkozó vállalkozások mindkét város csoport esetében a regisztrált vállalkozások 17%-át teszik ki: a két új városban a csoportátlagnak megfelelő arányban, a két régi városban viszont csak 14%-ban részesülnek. Az egészségügy területén 2010-ben regisztrált vállalkozások számában sem találunk lényeges eltérést a két csoport között (2,2% és

2,8%); Kazincbarcikán (2,9%) és Baján (3,2%) a csoportátlagnál magasabb értékeket mutatnak az adatok.

A XXI. században a turizmus az egyik olyan húzóágazat, mely sok – főleg vidéki, kisebb – város esetében a kitörés egyik lehetőségeként merült fel. Az Európai Unió források megjelenésével együtt azok a pályázatok is kiírásra kerültek, melyek a vidéki és falusi turizmus erősítését támogatják. Ennek keretében nagyon sok vidéki városban nyílt fürdő vagy wellness központ, élményfürdő: az új városok közül 2, a régi városok esetében 3 városban. A turizmusra, vendéglátásra szakosodott regisztrált vállalkozások aránya 2010-ben mindkét város csoport esetén 4,5% volt (Dunaújváros átlagos, a másik három város kissé átlag alatti arányokkal, 3,6-3,7%). Az új (ipar)városok esetében a turizmusnak egy különleges és ma egyre divatosabb ága is megjelenhet, ez pedig a leromlott gyártelepek és a hozzájuk tartozó lakótelepek látogatása.<sup>152</sup>

A központi szerepkör tekintetében tehát nincsen jelentős különbség a két város csoport között, bár a régi városok csoportja könnyebben elérhető, a vonzáskörzet települései tömegközlekedési szempontból jobban integráltak. Az új városok csoportjában továbbra is jelentős arányú a vállalkozások között az ipari jellegű vállalkozások és a nagyvállalkozások részesedése. A régi városok esetében a mezőgazdasági vállalkozások számottevőbbek. A többi területen nincs jelentős különbség a csoportok között, de az egyes települések szintjén lehet. A szolgáltatások közül a kereskedelem, az oktatás és az egészségügy területén működő vállalkozások számában sincs különbség a két csoport között. A város fejlesztésére elnyert külső források terén viszont van: itt a régi városok csoportja sokkal jobban teljesít.

## Összegzés

Ez a fejezet a szocialista új városok és a régi városok csoportjának eltérő fejlődési útvonalait mutatta be, továbbá azt, hogy miként alkalmazkodtak a rendszerváltás után erősen megváltozott gazdasági, társadalmi és igazgatási körülményekhez. A vizsgált el-

<sup>152</sup> Néhány volt szocialista iparváros az utóbbi időben, főleg az amerikai és nyugat-európai fiatalok számára turisztikai célponttá vált: Nowa Huta, Poruba, Eisenhüttenstadt és Dunaújváros.

múlt több mint 100 évben a városszerkezeti átalakulások három nagy periódusban írhatók le: a XIX. század végi iparosítás, a szocialista (részben erőltetett) iparosítás (az ehhez kapcsolódó lakótelepépítés) és a rendszerváltás utáni fejlesztések. Az első szakaszban alakultak ki a tradicionális városok ma is használatban lévő városközpontjai és épültek meg azok a középületek, melyek ma is betöltik eredeti funkciójukat. Emellett kialakultak azok az iparágak, melyekre a szocialista tervgazdálkodás a későbbiekben épített. A szocializmus alatt az ipartelepítés és a paneles lakótelepek építése jelentős mértékben átalakították a korábbi szerkezetet és (több, főleg új város esetében) a szerves fejlődéssel ellentétben a felülről jövő kényszerek torz városszerkezetet hoztak létre. A rendszerváltás utáni „szabadság” a városfejlesztésnek a nyugati demokráciákhoz közelítő gyakorlatát honosította vagy honosíthatta volna meg.

Az elemzés megerősítette, hogy a két város csoport között történelmileg meghatározott eltérés van. A régi városok csoportja már az 1800-as évektől kezdve funkcióit és népesség-összetételét tekintve a klasszikus városfejlődési utat járta végig. Ezen a szocialista tervgazdálkodás városszerkezetre és társadalomra ható intézkedései annyit tudtak változtatni, hogy lelassították a fejlődést. Ezek a városok a rendszerváltás után is kisebb-nagyobb fáziskéséssel képesek voltak a változó körülményekhez alkalmazkodni. Az új városoknak nem voltak történelmi gyökerei, ezeket a szocialista iparosítási politika teremtette meg, jelentős részük korábban csak egymás melletti községekként létezett az ország térképén. A figyelem és az erőforrások jelentős része néhány évtizedig ezekre a városokra összpontosult, mely a hagyományostól eltérő városszerkezetet és növekvő lakosság számot eredményezett. A rendszerváltás után a nagyipar megszűnésével ezek a városok kerültek a legrosszabb helyzetbe, ezek szenvedték el a legnagyobb traumát. A 1990-es évek közepétől érkező külföldi beruházók kísérlete a korábbi tevékenységek bizonyos értelmű és mértékű átvételére nem járt tartós sikerrel. Az ezredforduló utáni fellendülés minden városban érezte hatását, ám a világgazdasági válság eltérő mértékű hatással járt. Ebben az esetben nem is annyira a két város csoport között, mint inkább a települések között találtunk eltérést.

Általánosságban azt mondhatjuk, hogy a rendszerváltáskor nagyobb traumát átélt települések alkalmazkodóbbá váltak, mint azok, amelyekben a rendszerváltáskor elszenvedett kisebb megrázkódtatást egy újabb követte. Mindkét város csoportunk

ban találtunk olyan városokat, melyek alkalmazkodóbbnak és sikerebbnek, és olyanokat is, melyek kevésbé sikeresnek mutatkoztak (22. táblázat).

Az első (fejlett) típusba csak 3 új város került; azok, melyek esetében az ipar zöldmezős beruházásként egy kisebb falu mellé települt (Paks, Százhalombatta, Tiszaújváros), ezzel jelentős iparvárost hozva létre. Dunaújváros azonban, mely történetileg és fejlesztéspolitikailag a három városhoz tartozik, a stagnáló városok közé került. Ezen kívül 4 város került még ide, melyek két csoportra bonthatók. Az egyikhez azok tartoznak, ahol modern ipar épült már az 1800-as évek második felében (Ajka: üveggyár, kripton gyár) vagy polgári gyökere volt (Várpalota). A másikhoz azok, ahol a fő profil a szénbányászat volt (Oroszlány és Tatabánya), mely a rendszerváltáskor szinte rögtön leépült, ezért a városoknak azonnal szembe kellett nézni a profilváltás kényszerével. A városok helyzetének javításában az utóbbi években egyre nagyobb szerepet játszott a főváros közelsége, és a fővárosi agglomeráció kiterjedése, a logisztikai ipar, mely Győr és Budapest között Tatabányán találta meg a számára optimális helyet.

**22. táblázat:** A két városcsoport tagjainak kategorizálása a fejlődés mértéke szerint<sup>153</sup>

	Fejlett	Stagnáló	Visszaeső
Új város csoport	Paks Százhalombatta Tiszaújváros	Ajka Dunaújváros Oroszlány Tatabánya Várpalota	Kazincbarcika Komló Ózd
Régi város csoport	Esztergom Szentendre	Baja Eger Pápa Szekszárd Tata	Dombóvár Gyöngyös Mezőkövesd Mohács

Forrás: KSH T-STAR (Települési Statisztikai Adatok Rendszere) adatok alapján szerk. Baji P.<sup>154</sup>

<sup>153</sup> A csoportosítást a tanulmányban felhasznált statisztikai mutatók összesítésével alakítottuk ki.

<sup>154</sup> Az adatok csoportosítását Baji Péter végezte a következő módszerrel: az adott mutatókat a városokban ordinális skálára transzformálta, ahol a legkedvezőbb mutató 1., a legkedvezőtlenebb pedig a 11. helyet kapta, majd ezeket átlagolta.

A visszaeső, a jelenlegi helyzetből kitörni legkevésbé képes városok közé 3 olyan új város (Kazincbarcika, Komló, Ózd) került, melyeknek ipara bányászati alapú, amelyhez a feldolgozóipar odatelepítése kapcsolódott (erőmű, vasgyártás, vegyi kombinát). A rendszerváltás után a feldolgozóipar nem állt le teljesen, bár jelentős leépítések következtek be, a világgazdasági válság azonban ismét traumát okozott, tovább gyengítve az ipari termelést. A régi városok közül az a két kisebb város került a sikeresek közé, mely valamilyen látványosan megjelenő, sajátos funkcióval rendelkezett (művészet, turisztika, vallás).

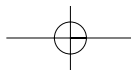
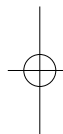
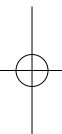
A stagnáló városok közé eltérő háttérű városok kerültek, melyek közül néhányat a főváros közelsége „felhúz” (Eger, Tata), néhányat pedig erős központi szerepe nem hagy lecsúszni (Baja, Pápa, Szekszárd).

A visszaeső városok sorába 4 város került, melyek mai helyzetének gyökerét is a történelemben kell keresni: Mohács határmenti helyzete miatt nehezen szabadul történelmi múltjától. Gyöngyös helyzetét az erős ipari múlt korlátozza. Dombóvár és Mezőkövesd több környékbeli fontos centrum szorításában a mai napig nehezen találja meg a helyét.

Úgy tűnik, hogy a városfejlődés folyamata jelentősen behatárolja azokat az utakat és lehetőségeket, melyek egy-egy város válságra adott reakciói lehetnek, és amelyek a jövőben meghatározhatják a további fejlődésüket. Ezt jelzi az is, hogy új városok közül a két tradicionális gyökerekkel rendelkező kisvárosból szocialista iparvárossá lett település a jobb helyzetűek közé került (Paks a fejlett, Várpalota pedig a stagnálóak közé). Azok a városok, amelyek jelentős iparral rendelkeztek és gyakorlatilag nem volt semmiféle városi múltjuk, zöldmezős beruházásként jöttek létre, szintén sikeresebbek tudtak lenni, mert jól tovább tudtak élni az erős szocialista örökségből. A hibrid, megszakadt, vagy megakadt fejlődési utat bejárt városok talán kevésbé voltak sikeresek, az ő esetükben nagyobb szerepe volt a rendszerváltás utáni városvezetés helyzetfelismerő és gyors reagáló képességének. A városok átalakulását ugyanis nagymértékben befolyásolta, hogy mekkora beruházói tőke irányul(t) az adott területre, milyen ipari, szolgáltató létesítményeket, milyen lakásokat építenek, és milyen várostervezői beavatkozásokat terveznek, illetve hajtanak végre. Emellett az, hogy a város vezetői és a helyi gazdasági élet szereplői mennyire tudtak élni az utóbbi, közel 10 év Európai Unió és hazai támogatási formáival, azokat milyen mértékben tudták kiaknázni.



## IV. ÖSSZEGZÉS



# Az „új” városfejlődési modell lehetősége

Szirmai Viktória

Az empirikus kutatás alapján sem könnyű a kiinduló kérdésre választ, főként egyértelmű választ adni, hogy létrejött-e egy, a hagyományos városfejlődési modelltől eltérő, sajátos új város-fejlődési modell, a történeti adottságok és a rendszerváltozás metszetei szerint? Bizonyos tények, bizonyos folyamatok arra utalnak, hogy igen, létrejött egy ilyen új modell, más tényezők viszont arra mutatnak, hogy valójában nem vagyunk tanúi egy új minőség szerveződésének.

A hagyományos városfejlődési úttól eltérő, ha nem is egyértelműen új, de a másiktól mindenképpen eltérő minta relevanciáját mutatja az a történetileg kondicionált helyzet, amelyben a rendszerváltás folyamatai megindultak, s amelyben a piaci társadalmi berendezkedést alakító tényezők fejlődésnek indultak. Az elemzések szerint ezekben a városokban valóban nehezebb volt az átállás, részben azért, mert a szocialista városfejlődés, a redisztributív elosztási mechanizmusok sajátosságai az átlaghoz képest is erőteljesebben érvényesültek, részben pedig azért, mert az államtól való függések, annak önkormányzati és a helyi társadalmi reményei még akkor is jelen voltak a közgondolkodásban, amikor már más települések (kétségtől az akkor szerencsésebbek) a saját megújuló útjukat keresték. S bár ezeknek a településeknek sem volt könnyű dolga, hiszen a piaci átmenet az összes magyar településnek nehézségeket okozott, a poszt-szocialista új városok kevésbé voltak felkészülve az új folyamatok fogadására, amelyek sokszor ki is kerültek őket. A globális gazdasági hatások differenciáltan érintették ezeket a térségeket (is), az állami nagyvállalatok privatizációi több új város esetében is sikertelennek bizonyultak, kevés volt az új városi térségeket választó külföldi, de a hazai befektetői szándék is.

Az új városokban élők számára kevésbé volt ismert az a fajta vállalkozói kultúra, amely a régi városlakók számára inkább köztudott volt, és amely ott is, sokszor csak rejtetten, a háttérben, a családi kistermelésben megőrizve volt jelen, de amely az 1968-as gazdasági reform után, a második gazdaságban újraéledt. A hagyományos városi lakosság inkább emlékezett a viszonylagos önállóság, az államtól való függetlenség életformáira, s amelyek alapján inkább tudták, hogyan kell túlélni a szoros állami függéseket, illetve hogyan kell megteremteni az állami függések közepette is az egyéni szabadságot. Az állami nagyvállalatok munkavállalóinál ez nem igazán maradt meg. Többek között azért sem, mert az új városok lakói, vagy azok szülei már sok évvel ezelőtt kiszakadtak a régi kisvárosi, falusi környezetből, ahol születtek, vagy ahol felnőttek és elfogadták az új városi élet nemcsak kényelmét, hanem az akkori értelemben, annak magasabb rendűségét is. S ezzel szinte elutasították, vagy figyelmen kívül hagyták mindazokat a régi, például vállalkozói mintákat, amelyeket a rendszerváltás keretében fel lehetett volna használni (kedvező feltételek esetén).

A régi városok fejlődési modelljétől továbbra is eltérő minta szerveződésére utalnak az új városokra történetileg is jellemző gazdasági szerkezeti adottságok mai érvényesülései: a gazdaságuk továbbra is inkább egy, mint több funkciósak, nem eléggé diverzifikáltak. Ez abban is látszik, hogy az iparban foglalkoztatottak aránya jelentősen meghaladja a hasonló méretű régi városok értékeit. Alacsonyabb a terciér szektor és az abban foglalkoztatottak aránya is. A társadalmakra ma is inkább jellemző a fizikai, mint a szellemi dolgozók markánsabb jelenléte, a felsőfokú diplomások aránya pedig alacsonyabb, mint a többi, hasonló méretű régi városban. A térbeli-társadalmi szegregáció sem olyan éles, mint a régi városokban, köszönve a két várostípus eltérő társadalmi szerkezetének, a polgári városokban élő, nagyobb arányú magasabb társadalmi státusú lakosságnak. De az egységesebb épített környezetnek is, amely szinte „dacolva” a társadalmi törvényszerűségekkel, csökkenti a társadalmi elkülönülés jelenségeit. Az új városi épített környezet sajátosságai igencsak eltérőnek a régi városokban található jellegzetességektől, különösképpen, ha az új városok építésének első időszakában épült, (többnyire) műemlékvédelem alatt álló szocialista-realista építészet eredményeit nézzük. (Dunaújváros városépítészeti története azért is érdekes, mert

nemcsak a szocialista-realista építészet, hanem a későbbi szocialista időszak szinte minden építészeti állomására példát ad.)

A hagyományos városfejlődési úttól eltérő, és új minőségekben megnyilvánuló, nem is modelleket, inkább sajátos átalakulási utak, formák szerveződését egy további tényező is bizonyítja. A könyvet megalapozó kutatások egyértelműen kimutatták a poszt-szocialista új városok közötti belső differenciáltságokat. Vagyis azt, hogy a mai új települések, és azok térségei korántsem jelentenek homogén közeget. Következésképpen nem csak arról van szó, hogy a szocialista rendszer társadalmi, gazdasági és politikai feltételei, és érdekérvényesítési mechanizmusai között nyertes települések a rendszerváltozás során vesztesékké váltak, hanem inkább arról, hogy ezeknek a veszteseknek a köre igencsak eltérő. Természetesen korábban is különbözőek voltak, de akkor a nyertes települések csoportjában foglaltak helyet.

A kötetet megalapozó kutatás fontos eredménye az új városok közötti differenciáltság igazolása. Nevezetesen annak a bemutatása, hogy a rendszerváltás folyamatában, az átmenetet meghatározó mechanizmusok szövevényeként, a magyar településhálózatban eddig nem, vagy csak kisebb mértékben megnyilvánuló térbeli-társadalmi egyenlőtlenségi forma jött létre, az új városok közötti térbeli-társadalmi egyenlőtlenségek rendszere.

Az új és a régi városokat összevető korábbi fejezetben látott statisztikai elemzések szerint az átmenet során három különböző új város, illetve új város-térségi csoport jött létre: az egyik a fejlett új városok csoportja, Százhalombatta, Paks, és Tiszaújváros tartozik ide. Ezek azok a térségek, amelyek a válságot jól kezelték, az új folyamatokhoz alkalmazkodtak, a munkanélküliek aránya átlag alatti, fiatalos a korszerkezet, a vándorlási egyenleg pozitív. A második statisztikai csoportot a stagnálóknak neveztük, mivel a válságot kezelni tudták (vagy a külföldi tőkére alapozott új beruházásokkal, szerkezetváltással, mint Tatabánya, vagy az állami segítséggel, mint Dunaújváros), a népességüket többé-kevésbé meg tudták őrizni, a lakosság iskolai végzettsége is kedvezőbb, mint az előző csoport esetében. A továbblépés irányai és főként forrásai azonban bizonytalanok. A statisztikai adatok alapján Ajka, Dunaújváros, Oroszlány, Tatabánya, Várpalota sorolhatók ide.

A harmadik csoport, amelyhez a statisztikai adatok alapján Kazincbarcika, Komló és Ózd tartozik, a rendszerváltásnak valóban vesztesei. Ezek azok a térségek, amelyek az államszocialista re-

zsim, főként 1950-es, 1960-as éveiben kiemelten előnyös pozíciókat teljesen elvesztették, amelyek az átmenet keretében súlyos helyzetbe kerültek. A korábbi városi gazdaságok fokozatosan erodálódtak, az azt működtető állami vállalatok leépültek, bezártak, vagy éppen kis cégekké alakulva vegetálnak. A külföldi és a hazai működő tőke ezeket a térségeket elkerüli, az ott élő, főként fiatal, még piacképes népesség elköltözik, mivel kevés a helyi kitérés, közte a vállalkozási lehetőség, ezért ezek a városok fokozatosan veszítik el a népességüket. Ezekben (nevezzük így) az új városi válságtérségi helyi társadalmakban az országos átlaghoz képest magas az általános iskolát nem végzettek aránya, az érettségivel és főként a diplomával rendelkezők aránya pedig jóval alacsonyabb. Az országos átlagokhoz képest magas a munkanélküliség, különösképpen az iskolázatlanok, illetve a fiatal korcsoportok körében. A nemek szerinti megoszlásra az jellemző, hogy 1993-tól 2008-ig a munkanélküliek között a férfiak túlréprezentáltak, ami a nehézipari ágazatok munkaerőigénye alapján érthető. 2008 után azonban – kivéve a régi bányászvárosokat, így Ajkát, Komlót, Oroszlányt és Ózdot – már a nők kerültek túlsúlyba. (Vélhetőleg a 2008-as világgazdasági válság hatására súlyos problémákkal küzdő könnyűipari és szolgáltató ágazatoknál történt elbocsájtások miatt. A fővárosközpontú, főként nőket foglalkoztató vidéki üzemek közül több is ebben az időszakban állt le.)<sup>155</sup> A térségek megújulását tehát a helyi társadalmi sajátosságok döntő mértékben nehezítik. A teljesség kedvéért le kell szögezni, hogy ezek a csoportok a valóságban sokkal differenciáltabbak, mint ahogy azt a statisztikai mutatók elemzései mutatják, az esettanulmányok, a vizsgált városokban élő emberek véleményei ezt egyértelműen igazolják. A bemutatott területi csoportok azonban a fő tendenciákat mindenképpen jelzik.

Eddig alapvetően a történeti kondicionáltságok mai következményeiről volt szó. Ezek azok a következmények, amelyek a rendszerváltozás keretében is fennmaradtak, és amelyek a ma is érvé-

<sup>155</sup> A KSH 2012. július 31-én közzétett gyorstájékoztatója szerint (sorszám: 119) ez nem vág egybe az országos trendekkel. A tájékoztató szerint ugyanis, „2012 II. negyedévében a munkanélküliek létszáma 472 ezer fő volt, ami az egy évvel korábbihoz hasonló, 10,9%-os munkanélküliségi rátát eredményezett. Míg a férfiak munkanélküliségi rátája 0,6 százalékponttal emelkedett az előző év azonos időszakához képest, addig a nők 0,5 százalékponttal csökkent.” <http://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/gyor/mun/mun21206.pdf>

nyes új városi sajátosságokat foglalják össze. Tehát egyelőre szó sincs arról, hogy a múlt és annak hatásai eltűntek volna. Véleményem szerint (legalábbis a mai tények alapján) mindig is lesznek különbségek a kétféle városfejlődési modell és annak jellegzetességei között, de hogy melyek lesznek ezek a különbségek, az a városfejlődési utak, a különböző modellek innovációs készségétől is függ, attól, hogy az érintett helyi, térségi társadalmi szereplők mit kezdenek a történeti örökségükkel.

Ez a kérdés nemcsak az új, hanem a régi városok esetében is jogos, hiszen a szocializmus hatásai a hagyományos települések jellegzetességeit, a mai viszonyait is befolyásolták, épp úgy, ahogy a rendszerváltás, a piaci társadalmi berendezkedés körülményei is. Ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a globális hatások, a piaci átalakulás következményei miatt a vizsgált két várostípus között szignifikáns közeledési tendenciák tapasztalhatók. A globális urbanizációs sajátosságoknak megfelelően a vizsgált (új és régi) városokban egyaránt érzékelhetőek a térségi decentralizációs tendenciák. Részben a gazdasági válság, a munkanélküliség következtében létrejött elvándorlás, részben az átalakuló lakossági lakóhelyi igények miatt is csökkent a városlakók száma, miközben a városkörnyék népessége nőtt, kifejezve a szuburbanizációs folyamatokat, a lassan, de mégiscsak polgárosodó középosztálybeliek költözési törekvéseit. De a gazdaság igényeit szintén: a vállalkozások számára ma már nemcsak a városcentrumok, hanem a városkörnyékek is vonzóak.

A globális urbanizáció társadalmi polarizációs következményeiként az új és a régi települések esetében is érvényesülnek a városok és a környék közötti társadalmi egyenlőtlenségek, jóllehet ezek a dichotómiák sokkal kevésbé tisztán mutatják meg magukat, mint ahogy azok a nagyobb városokban láthatók.<sup>156</sup> A városkörnyéki települések társadalmi státusa szintén differenciálódott, a globális folyamatoknak megfelelően itt is létrejöttek a magas és alacsony társadalmi státusú „elővárosi” települések. (Mind Dunaujváros, mind pedig Kazincbarcika esetében megfigyelhető, hogy elkülönülő sávok szerint jöttek létre az elővárosok, a városhoz közeli városkörnyéki övezetekben a magas, a centrumtól távolabbi zónában az alacsony társadalmi státusú lakosságból szerve-

<sup>156</sup> Lásd ez utóbbiak leírását: *Szirmai, 2009.*

zódnek az elővárosok. Az utóbbiak alacsonyabb komfortfokozatú házaiban főként azok találtak otthont maguknak, akik számára a városi közüzemi díjak, a magas rezsiköltségek fizetési nehézségeket okoztak.)

Az új és a régi belvárosok átalakulása is megkezdődött, az Európai Unió vonatkozó támogatási rendszere szerint is, amelynek értelmében a felújítás költségeinek 85%, illetve 95 %-át az Unió állja, tehát elenyésző a helyi forrásigény. A belváros funkcionális és társadalmi megújulását is kifejezve a belső városnegyedek társadalmi státusa szintén átalakult, magas társadalmi pozíciójú belső negyedek is létre jöttek. (Dunaújvárosban például a felsőfokú végzettséggel rendelkezők korábban is és ma is a belvárosban koncentrálódnak, de a városcentrumban található az ukrán topmenedzserek újonnan kialakított városnegyede is. A kertvárosi övezetek is kedvelt helyei a középosztálynak. A valamikori Óváros, az új település építését megelőzően is létező régi falu szintén a magasabb társadalmi státusúak által választott lakóövezetté vált.)

A lakótelepi építkezések is hozzájárultak a közeledés trendjeihez. Az előző tanulmányból (lásd *Csizmady, 2013*) kiderült, hogy régi városokban (például egy adott periódusban, 1945 és 1980 között) sokkal több lakótelep épült, mint az adott időszak új településein. A lakótelep építkezések szinte kiszorították a régi városok belvárosaiból a történelmi épületeket. De az új városok is hasonló sorsra jutottak, hiszen a szocialista-realista építészet jegyében épült belvárosokat, az első városrészeket az 1970-es, 1980-as évektől kezdve szintén nagy lakótelepek ölelik körül. Az új és a régi városok panel technológiára, nagy lakótelepekre alapozott építészeti megoldásai között pedig már több a hasonlóság, mint a különbség.

A lakótelepek rendbetétele általában lassabban történik. Az okok között nemcsak a lakások felújítására fordítható állami és önkormányzati források korlátozottságai találhatók meg. Sőt, az sem ad elegendő magyarázatot, hogy a magyar lakástulajdonosok tőkeereje általában kevés az épületek, a lakóhelyi környezet felújítására. A magyar lakásprivatizáció jellegzetességei, a magántulajdonban lévő lakások magas aránya is megtalálható az okok között.<sup>157</sup> Az Európai Unió ugyanis a magántulajdonban lévő la-

<sup>157</sup> 1990-ben a magyarországi magántulajdonú lakások aránya 77,5% volt (ami jóval magasabb, mint a közép-európai 49 %-os átlag.) Ez az arány 2011-ben 92 %.



kások magyarországi arányánál csak jóval kisebb arány esetében támogatja a városnegyedek ún. szociális felújítását.

Kizárólag a közeledés trendjei alapján azt lehetne mondani, hogy nem jött létre egy a hagyományos városfejlődési modellől eltérő, attól differenciált sajátosságokat felmutató új városfejlődési modell. De a történeti adottságok mai érvényesülése, az abból adódó különbségek, valamint azon hasonlóságok alapján, amelyek a két-féle várostípusra egyaránt jellemzőek, úgy tűnik, hogy igenis tanúi vagyunk nem egy, hanem sokkal inkább többféle új városfejlődési út, különböző modellek szerveződésének. Ezek a modellek a volt szocialista új városok adottságaiból sok mindent megőriztek, de eközben a mai globális kapitalizmus, illetve a globális urbanizáció egyes jellemzőit is felmutatják, tehát valóban a történeti adottságok és a rendszerváltozás metszetei szerint bontakoznak ki.

A jövő folyamatai nyilvánvalóan kiszámíthatatlanok. Ma még nem tudni, hogy mi lesz a jövőben a ma folyamatosan átalakuló poszt-szocialista új városokkal. Mely tényezők lesznek erősebbek, a különbözőségeket vagy a közeledés folyamatai? Ez számos makró-, és mikro mechanizmustól, azok hatásaitól is függ.

Véleményem szerint az igazi kérdés ma már nem is az, hogy létrejött-e új modell vagy sem, sokkal inkább az, hogy mit tesznek az örökségükkel az új városok? Képesek-e építeni azokra a sajátosságokra, amelyekkel csak ők, és kizárólag ők rendelkeznek? A múltjukra, a különleges építészeti adottságaikra, a városukkal elkötelezett emberek aktivitására? Képesek-e valóban befogadni a mai kor gazdasági, társadalmi kívánalmait, és képesek-e öntevékenyen tenni az átalakulás érdekében? Meg tudnak-e újulni? Képesek-e olyan kisebb és nagyobb térségi kooperációkat kialakítani, ahol az együttműködés, a közös előnyök kihasználása és nem az egyéni versengés, a másik kiszorítása a cél.

És végül, képesek-e a valamikori „úttörők”, ismét úttörökké válni, de már a Stiglitz-jelentés szellemében, a múlt kedvező és kedvezőtlen tapasztalatai, a reális folyamatok és társadalmi lehetőségek figyelembevételével, és nem utópiák szerint jobbá tenni az emberek életét, hozzájárulni az új városi társadalmi jól-lét (a well-being) kialakulásához? Ezek nemcsak a jövőben megválaszolható kérdések, hanem olyan kérdések, amelyek válaszai az új városok jövőjét, egyben a lehetséges új városfejlődési modellek szerveződéseit is eldönthetik.

# FÜGGELÉK

## Felhasznált irodalom

- Aldridge, M. (1979): *The British New Towns: A Programme without a Policy*. Routledge, London.
- Aleksandrowicz, D. (1999): *The Socialist City and its Transformation*. Discussion Papers, No. 10/99. Frankfurt Institute for Transformation Studies, Frankfurt, 16 p.
- Andrusz, G. – Harloe, M. – Szelényi, I. (szerk.) (1996): *Cities after Socialism. Urban and Regional Change and Conflicts in Post-socialist Cities*. Blackwell Publishers, London.
- Bácskai J. Gy. (1943): *Baja földrajza. Új Élet nyomda, Baja*.
- A Bajai Többcélú Kistérségi Társulás 2008–2012. évekre szóló kistérségi intézkedési tervének értékelése, felülvizsgálata, 2011–2014. évekre szóló kistérségi intézkedési terve. Kézirat.
- Baji P. (2013): *Az új városok XXI. századi helyzete Nyugat-Európában*. Kézirat. MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Budapest, 32 p.
- Baločkaite, R. (2010): *Post-Soviet Transitions of the Planned Socialist Towns: Visaginas, Lithuania. – Studies of Transition States and Societies. Volume 2., Issue 2. pp. 63–81.*
- Bánáti T. (2001): *Mesélő házak. Baja Város Önkormányzata, Baja*.
- Barna G. (1978): *Paneles építés – települési környezet. – Panel. 35–36. szám*
- Barta Gy.(2002): *A magyar ipar területi folyamatai 1945–2000. Dialóg–Campus Kiadó, Budapest–Pécs*.
- Barta Gy. (2010): *A szocialista városfogalom kétféle értelmezése. URBS Magyar Várostörténeti Évkönyv V. Nemzeti Kulturális Alap, Budapest, pp. 11–34.*
- Barta Gy. – Czirfusz M. – Kukely Gy. (2008): *Újraiparosodás a nagyvilágban és Magyarországon. – Tér és Társadalom. 4., pp. 11–34.*
- Beluszky P. (1999): *Magyarország településföldrajza. Dialóg–Campus Kiadó, Budapest–Pécs, pp. 307–311.*
- Beluszky P. – Győri R. (2004): *Fel is út, le is út (Városaink településhierarchiában elfoglalt pozícióinak változásai a 20. században). – Tér és Társadalom pp. 1–41.*
- Benevolo, L. (1994): *A város Európa történetében. Atlantisz Könyvkiadó, Budapest.*
- Bodnár L. (2001): *A mátraaljai borvidék. Piremon Kiadó, Debrecen.*
- Braudel, F. (2003): *Franciaország identitása. A tér és a történelem. Helikon Kiadó, Budapest.*
- Brevet, N. (2011): *Le(s) Bassin(s) de vie de Marne-la-Vallée. L'Harmattan, Paris.*
- Bussi, M. – Colange, C. (2011): *L'évolution récente des choix électoraux urbains. In: Pumain, D. – Mattei, M-F. (2011): Données Urbaines 6. Anthropos, Paris. pp. 21–33.*

- Cinis, A. – Drémaité, M. – Kalm, M. (2008): Mono-industrial Towns in the Soviet Baltic Republics in the 1950s–1980s. *Scandinavian Journal of History*, Volume 33., Issue 3. pp. 226–246.
- Czepczynski, M. (2008): *Cultural Landscapes of Post-socialist Cities: Representation of Power and Needs*. Ashgate, Hampshire.
- Csatári B. – Füzi L. – Heltai N. – Walter P. (1997): *Két folyó között – Bács-Kiskun*. Bács-Kiskun Megyei Önkormányzat.
- Csanádi G. – Csizmadya A. – Róbert P. (2013): Adult Learning in Hungary: Participation and Labour Market Outcomes. In: Blossfeld, H.P.- Kilpi-Jakonen, E. – Vono de Vilhena D. – Buchholz S. (eds.): *Adult Learning in Modern Societies: Patterns and Consequences of Participation from a Life-Course Perspective*. Edward Elgar Publishing Ltd. (in print)
- Csurák Zs. (2004): *Kazincbarcika története*. Barcikai Közélet Kft., Kazincbarcika.
- Danielová, K. (2012): 'Artificial' Cities in Slovakia and their Transformation after 1989. In: *New Towns in Europe and Hungary at the Beginning of the 21st Century*. Abstract Book. International Conference. Budapest, 2012. december 13. 3 p.
- Darázs R. (szerk.) (2011): *A Célváros – Egyszer volt, hol nem volt... Acélváros? Kelet Átjáró Egyesült, Miskolc*.
- Davies, G. (1999): *The Scottish New Towns*. Scotland, Cumbernauld, 11st October 1999. [www.newtowns.net](http://www.newtowns.net)
- Duhem, G. – Gréillon, B. – Kohler, D. (2000): *Paris–Berlin. Regards croisés*. Anthropos, Paris.
- Domanski, B. (1997): *Industrial Control over Socialist Towns. Benevolence or exploitation?* Westport, London.
- Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata – Kiss E. (2007): *Dunaújváros Városstratégiai Terve*. Városstratégiai Munkacsoport – M8-Dunahíd Kht., Dunaújváros.
- Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata (1999): *Dunaújváros távlati településfejlesztési koncepciója*. Intercisa 2015, Dunaújváros.
- Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata (2008): *Dunaújváros Integrált Városfejlesztési Stratégiája*. Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata – MSB Consult Kft., Dunaújváros.
- Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata (2010): *Dunaújváros Megyei Jogú Város Turisztikai koncepciója 2010–2015*. Dunaújvárosi Kistérségi Turisztikai Közhasznú Nonprofit Kft. – Európai Információs Pont és Tourinform Dunaújváros, Dunaújváros.
- Ekler D. – Hegedüs J. – Tosics I. (1980): *A városépítés alkalmazott társadalmi-gazdasági modelljének elméleti és módszertani kérdései*. Buváti, Budapest.
- Enyedi Gy. (2012): *Városi világ*. Akadémiai Kiadó, Budapest. Észak-Bácska (1972) monográfia, Mezőgazdasági Kiadó, Budapest.
- Ethei Sebők L. (2011): *Gyöngyös és vidéke története*. Históriaantik Könyvesház Kiadó, Budapest.
- Faragó L. – Rácz Sz. (2010): *Városhálózat*. In: Horváth Gy. – Hajdú Z., (szerk.): *Regionális átalakulási folyamatok a Nyugat-Balkán országai-ban*. MTA RKK, Pécs, pp. 241–287.

- Farkas E. J. – Vajda Á. – Vita L. (1997): Budapest lakáspiac 1990–1995. – Statisztikai Szemle. 3. szám, pp. 220–239.
- Fejér Megyei Hírlap (2013): Húszmilliárd felett kaptunk. Fejér megyei Hírlap, 2013. március 5. p. 13.
- Ferguson, K. (1996): A new Town's Heritage: Glenrothes 1948–1995. Provides an Official, Illustrated History of the Development of Glenrothes New Town and the Work of the Development Corporation. Glenrothes Development Corporation, Glenrothes.
- Florida, R. (2005): Cities and the Creative Class. Routledge, London.
- French, R. A. – Hamilton, I. (1979): The Socialist City. John Wiley and Sons, Sussex.
- Gaborit, P. (2010): European New Towns. Peter Lang, Brussels.
- Germuska P. (2000): Ipari város, új város, szocialista város. Korall, 11–12. pp. 239–259.
- Germuska P. (2002): A szocialista városok létrehozása. Terület- és településfejlesztés Magyarországon 1948 és 1953 között. Századvég, 24. szám.
- Germuska P. (2004): Indusztria bővületében. Fejlesztéspolitika és a szocialista városok. 1956-os Intézet Közalapítvány, Budapest.
- Géczy R. (2008): Várostörténeti fejezetek. 21 p.  
[www.geography.hu/geographer/geczi\\_robert/GR\\_varostortenet.pdf](http://www.geography.hu/geographer/geczi_robert/GR_varostortenet.pdf)
- Gécsi Gy. – Nagy Gy. (1956): Szemtanúk szavaival... Kazincbarcika 1950–1955, Kazincbarcika.
- Goix, R. (2007): La métropole parisienne, Centralités, inégalités, proximités, Édition Belin Paris, pp. 139–163.
- Gödri I. – Spéder Zs. (2009): Belföldi vándorlás. In: Monostori J. – Őri P. – S. Molnár E. – Spéder Zs. (szerk.): Demográfiai Portré 2009. Jelentés a magyar népesség helyzetéről. KSH Népességtudományi Kutatóintézet, Budapest, pp. 109–118.
- Gyárunk története 1950–1975. Fékon. (1975): A kiadvány készült a Férfi Fehérneműgyár bajai gyáregysége fennállásának 25. évfordulója alkalmából., Baja.
- Hajdú Z. (2008): Településpolitikusok – politikus települések. In: Szabó, V. – Orosz, Z. – Nagy, R. – Fazekas, I. (szerk.): A IV. Magyar Földrajzi Konferencia Tudományos Közleményei. Debreceni Egyetem, Debrecen, pp. 190–195.
- Hajdú-Moharos J. (1995): Fehéroroszország, Ukrajna, Moldávia. ELTE TTK, Budapest, 173 p.
- Hamilton, I. – Andrews, K. D. – Pichler-Milanovic, N. (2005): Transformation of Cities in Central and Eastern Europe: Towards Globalization. United Nations University Press, New York.
- Haumont, N. – Jalowiecki, B. – Munro, M. – Szirmai, V. (1999): Villes nouvelles et villes traditionnelles. Une comparaison internationale. Edition L'Harmattan, Paris.
- Havelland, O. (2007): Dunaújváros gazdasági és társadalmi. Miskolci Egyetem Földtudományi Kar, Miskolc.
- Hegedűs J. – Tosics I. (1993): A kelet-európai lakásmodell felbomlása Magyarországon (1950–1989). In: Kemény I. – Gábor L. (1994) (szerk.):

- 1963-ban alakult meg a szociológiai kutatócsoport. MTA Társadalmi Konfliktusok Kutató Központja, Budapest, pp. 125–137.
- Herve-V. Baron (2009): *Banlieues et périphéries. Les régions francaises.* Hachette Supérieur. Paris.
- Híd Egyesület (2011): Jegyzői fórum 2011. decemberében
- Horváth Gy. (szerk.) (1997): *Régiók felemelkedése és hanyatlása. Regionális átalakulás a Brit-szigeteken.* MTA RKK DTI, Pécs.
- Horváth L. (1999): *A gyöngyösi zsidóság története.* Mátra Múzeum, Gyöngyös.
- Horváth S. (2002a): Sztálinvárosi felhőkarcolók. Archivnet, A Magyar Országos Levéltár Online Folyóirata, 4. sz.
- Horváth S. (2002b): *A városi lakosság életformája az ötvenes években. A mindennapok története Sztálinvárosban.* PhD értekezés. ELTE, Budapest, p. 187.
- [www.history.mta.hu/munkatarsak/tezisek/hu\\_horvathsandor.html](http://www.history.mta.hu/munkatarsak/tezisek/hu_horvathsandor.html)
- Horváth S. (2010): *Mágneshegyek és mindennapok: A szocialista városok a nemzetközi várostörténeti irodalomban.* URBS Magyar Várostörténeti Évkönyv V. Nemzeti Kulturális Alap, Budapest, pp. 59–84.
- Howard, E. (1898): *Garden Cities of Tomorrow.* Sonnenschein & Co., London.
- Integrált Városfejlesztési STRATÉGIA – Gyöngyös (2008). [www.gyongyos.hu](http://www.gyongyos.hu)
- Johnston, R. – Gardiner, V. (1991): *The Changing Geography of the United Kingdom.* Routledge, London.
- Karácsonyi D. (2007): A FÁK európai tagállamai. In: Probáld F. – Szabó P. (szerk.): *Európa regionális földrajza. Társadalomföldrajz.* ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, pp. 474–517.
- Károlyi J. (2011): *Város- és térségfejlesztéssel összefüggő dokumentumok.* Kézirat. MTA TK Szociológiai Intézet, Budapest.
- Karvalics L. (1996): *Magyarország városai I.* (Gyöngyös). Égisz Kft., Bp.
- Kazincbarcika Város Beruházási Programja (1954): *Borsodi Ipari Tröszt: Kazincbarcika Város Beruházási Programja. I. kötet,* Budapest.
- Keresztély K. (2006): *A történelmi belvárosok társadalmi fenntarthatósági problémái Közép-Kelet-Európa városaiban. – Tér és Társadalom.* 1. szám, pp. 147–158.
- Kézikönyv (2009): *Városrehabilitáció 2007–2013-ban.* Kézikönyv a városok számára. Önkormányzati és Területfejlesztési Minisztérium. Területfejlesztési és építésügyi szakállamtitkárság. Második javított kiadás. Kézirat
- Konioreczyk, B. (2010): *A kelet-közép-európai városok fejlődési lehetőségei – A kommunista örökségturizmus vizsgálata Nowa Huta és Dunaújváros példáján keresztül.* Diplomamunka. ELTE TÁTK Európai Tanulmányok Központja, Budapest, 58 p.
- Kőhegyi M. (szerk.) (1989): *Baja története a kezdetektől 1944-ig.* Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal Teir – Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer, VÁTI, Budapest.
- Központi Statisztikai Hivatal T-Star Települési Statisztikai Adatok Rendszere, KSH, Budapest.

- Központi Statisztikai Hivatal (1990): Fejér Megye Statisztikai Évkönyve 1990. KSH Fejér Megyei Igazgatóság, Székesfehérvár.
- Központi Statisztikai Hivatal (2011): Megyei jogú városok a Közép-Dunántúlon 2009. KSH, Veszprém.
- Központi Statisztikai Hivatal 1970, 1980, 1990, 2001, 2011: Népszámlálás. KSH, Budapest.
- Kudrin, A. (1997): St Petersburg's Progress Towards the Market. International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 21. No. 3., pp. 425–429.
- Lappo, G. – Poljan, P. – Szelinova, T. (2008): Városi agglomerációk. In: Horváth, Gy. (szerk.): Regionális fejlődés és politika az átalakuló Oroszországban. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja, Pécs, pp. 385–396.
- Le Corbusier (1923): Vers une Architecture, G.Cres, Paris.
- Markos Gy. (1962): Magyarország gazdasági földrajza. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- Megyei Jogú Városok A Közép-Dunántúlon, 2009 (2011): Központi Statisztikai Hivatal, Veszprém.
- Merlin, P. (1971): New Towns: Regional Planning and Development. Methuen, London.
- Merlin, P. (1980): The New Town Movement in Europe. The Annals of the American Academy of Political and Social Science, September 1980. 451., pp. 76–85.
- Merlin, P. (2000): New Towns and European Spatial Development. Paris. [www.newtowns.net](http://www.newtowns.net)
- Merlin, P. – Sudarskis, M. (1991): From Garden City to Urban Reconstruction: New Towns in Perspective. Seminar Papers. Inta Press, Hague.
- Merk Zs. (1999): Baja 300 éve város. Türr István Múzeum, Baja. p. 19.
- Messing V. – Molnár E. (2010): Szegény családok megélhetési stratégiái regionális és etnikai metszetekben. Az OTKA 67898 számú kutatásának kutatási zárójelentése.
- Miskolczi M. (1975): Az első évtized Dunapentelétől Dunaújvárosig. Helytörténeti Monográfia, Dunaújváros.
- Miskolczi M. (1980): Város lesz, csakazértis... Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest.
- Mód A.-né – Kozák Gy. (1974): A munkások rétegződése, munkája, ismeretei és az üzemi demokrácia a Dunai Vasmű két gyárrészlegében. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Monostori J. (2009): Öregedés In: Monostori J. – Óri P. – S. Molnár E. – Spéder Zs. (szerk.): Demográfiai Portré 2009. Jelentés a magyar népesség helyzetéről. KSH Népeségstudományi Kutatóintézet, Budapest, pp. 79–88.
- MPH (2012): Munkaerő-piaci helyzetkép, 2011. A válság munkaerő-piaci következményei, 2010–2011. I. Félév Statisztikai Tükör IV (14), KSH, Budapest.
- Mumford, L. (1985): A város a történelemben. Létrejött, változásai és jövőjének kilátásai. Gondolat Kiadó, Budapest.

- Musil, J. (2005): Why Socialist and Post-socialist Cities are Important for Forward Looking Urban? [www.valt.helsinki.fi/yhpo/.../Musil\\_Why\\_are\\_socialist\\_and\\_post.doc](http://www.valt.helsinki.fi/yhpo/.../Musil_Why_are_socialist_and_post.doc)
- Nefjodova, T. (2008): Az orosz perifériák terjeszkedése. In: Horváth, Gy. (szerk.): Regionális fejlődés és politika az átalakuló Oroszországban. Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja, Pécs, pp. 397–421.
- Nemzeti Munkaügyi Hivatal (2012): Az integrált munkaügyi és szociális szolgáltató rendszer kereteinek megteremtése. Az Állami Foglalkoztatási Szolgálat infrastruktúrájának fejlesztésével kiemelt projekt eredményeinek bemutatása. Nemzeti Munkaügyi Hivatal, Budapest.
- Neporozhnyi, P. S. (1980): The 60<sup>th</sup> Anniversary of Lenin's Goelro plan. – Power Technology and Engineering. Vol. 14. No. 12., pp. 1297–1299.
- Országos Településhálózat-Fejlesztési Koncepció (1971): BUDAPEST.
- Pickvance, C. (1992): Local-level Influences on Environmental Policy Implementation in Eastern Europe: a Theoretical Framework and a Hungarian Case Study. – Environment and Planning C. Government and Policy, 18. 2000. 4., pp. 469–485.
- Pomázi I. (1992): Adalékok egy nemzeti környezetstratégia kidolgozásához. – ÖKO, III. évf. 1. szám, június, pp. 44–51.
- Preteceille, E. (2010): Division sociale et services urbaines. Inégalité et contrastes sociaux en Ile-de-France. Cultures et Sociétés Urbaines, Paris.
- Probáld F. (2007): A balti államok. In: Probáld F. – Szabó P. (szerk.): Európa regionális földrajza. Társadalomföldrajz. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, pp. 465–473.
- Probáld F. – Szabó P. (szerk.) (2007): Európa regionális földrajza. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest, pp. 99–187.
- Protassenko, T. (1997): Dynamics of the Standard of Living in St Petersburg during Five Years of Economic Reform. – International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 21. No. 3., pp. 445–453.
- Pusztai É. (1980): Építészet – Életmód – Magyarország. Élet és Irodalom 08.30.
- Rhein, C. (2007): «Changements sociaux et transformation de l'espace» in Saint-Julien Th. and Le Goix RHEIN C., In Saint-Julien Th. and Le Goix R. (szerk.): La Métropole parisienne. Centralités, inégalité, proximités. Belin, Paris, pp. 139–163.
- Riviere, J. (2011): La division sociale des espaces périurbains français et les effets électoraux. In: Pumain, D. – Mattei, M-F. (2011): Données Urbaines 6. Anthropos, Paris, pp. 11–20.
- Rubanenko, B.R. (1976): Shilistschnojestroitelstvo v SSSR. Moskva.
- Schuchmann J. (2010): Dunaújváros és térsége. In: Szirmai V. (szerk.): Közép-Dunántúl. A Kárpát-medence régiói 12. MTA Regionális Kutatások Központja – Dialóg-Campus Kiadó, Pécs-Budapest, pp. 191–211.
- Sikos T. T. (szerk.) (1995): Kazincbarcika – Zsákutca vagy útelágazás. MTA Regionális Kutatások Központja, Budapest.
- Smith, D. M. (1996): The Socialist City. In: Andrusz, G. – Harloe, M. – Szelényi, I. (szerk.): Cities after Socialism. Urban and Regional Change and Conflict in Post-socialist Societies. Wiley, Oxford, pp. 70–99.

- Stanilov, K. (szerk.) (2007): *The Post-socialist City: Urban Form and Space Transformations in Central and Eastern Europe after Socialism*. Springer Verlag, Heidelberg.
- Stenning, A. (2001): *Representing Transformations/Transforming Representations: Remaking Life and Work in Nowa Huta, Poland*. Paper presented to WES 2001: Winning and Losing in the New Economy. University of Nottingham, Nottingham.
- Sýkora, L. (2000): *The Geography of Post-communist Cities: Research Agenda for 2000+*. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae. – Geographica, Supplementum No. 2/II., pp. 269–278.
- Sýkora, L. (2009): *Post-Socialist Cities*. In: Kitchin, R. – Thrift, N. (szerk.): *International Encyclopedia of Human Geography*. Volume 8, Elsevier, Oxford, pp. 387–395.
- Sudarskis, M. (szerk.) (1991): *From Garden City to Urban Reconstruction: New Towns in Perspective*. Inta Press, pp. 101–119.
- Szabó P. (2007): *Franciaország*. In: Probáld F. – Szabó P. (szerk.): *Európa regionális földrajza – Társadalomföldrajz*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, pp. 119–149.
- Szczepański, M. S. (1993): *Planning, Housing and the Community in a New Socialist Town – The Case Study of Tychy, Poland*. – *The Town Planning Review*, 64. 1993/1., pp. 1–21.
- Szegedi N. (2007a): *Nagy-Britannia*. In: Probáld F. – Szabó P. (szerk.): *Európa regionális földrajza – Társadalomföldrajz*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, pp. 79–112.
- Szegedi N. (2007b): *Németország*. In: Probáld F. – Szabó P. (szerk.): *Európa regionális földrajza – Társadalomföldrajz*. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, pp. 151–192.
- Szelényi I. – Konrád Gy. (1969): *Az új lakótelepek szociológiai problémái*. Akadémiai Kiadó, Budapest.
- Szenoradszki E. (2009): *A vállalkozások területi jellegzetességei a Bajai kistérségben*. – *Modern Geográfia*. 2. szám.  
[www.moderngeografia.hu/tanulmanyok/munkaeropiac/szenoradszki\\_endre\\_2009\\_2.pdf](http://www.moderngeografia.hu/tanulmanyok/munkaeropiac/szenoradszki_endre_2009_2.pdf)
- Szirmai V. (1992): „Új” ökológiai válság. Az újjvárosi társadalmak és az ökológiai problémák. In: Fűrészné, Molnár A. (főszerk.): *Tatabánya 45 éve város. Tatabánya várossá nyilvánításának 45. évfordulója alkalmából rendezett tudományos konferencia előadásainak anyaga. Tudományos Füzetek 7*. Tata, pp. 5–22.
- Szirmai V. (1995): *Társadalmi érdekkonfliktusok és a polgári városfejlődés Kazincbarcikán*. In: Sikos T. T. (szerk.) (1995): *Kazincbarcika – Zsákutca vagy útelágazás*. MTA Regionális Kutatások Központja, Budapest, pp. 91–110.
- Szirmai V. (1996a): *Protection of the Environment and the Position of Green Movements in Hungary*. In: Láng, K. – Manning, N. – Szirmai, V. – Pickvance, CH. (szerk.) (1996): *Environmental and Housing Movements. Grassroots Experience in Hungary, Russia and Estonia*. Avebury, pp. 23–88.



- Szirmai V. (1996b): Közép-európai városok az átmenetben. – Szociológiai Szemle, No. 3–4., pp. 181–205.
- Szirmai V. (1997): Közép-európai új városok az átmenetben. In: Kárpáti, Z. (szerk.): Társadalmi és területi folyamatok az 1990-es évek Magyarországon. MTA Társadalmi Konfliktusok Kutatóközpontja, Budapest, pp. 96–118.
- Szirmai V. (1998): „Socialist” Cities (New Towns) in a Post-socialist Era. In: Enyedi, GY. (szerk.): Social Change and Urban Restructuring in Central Europe. Akadémiai Kiadó, Budapest, pp. 169–189.
- Szirmai V. (1999): A környezeti érdekek Magyarországon. „Fontosabb, hogy megéljünk(?)” Pallas Stúdió, Budapest.
- Szirmai V. (2011): Urban Sprawl in Europe. Aula Kiadó, Budapest.
- Szirmai V. – Baranyai N. – Kovács Sz. – Schuchmann J. – Váradi Zs. (2011): Urban Sprawl and its Spatial, Social Consequences in the Budapest Metropolitan Region. In: Szirmai V. (ed.): Urban Sprawl in Europe. Aula Kiadó, Budapest, pp. 141–186.
- Szirmai V. – Zelenay A. (1983): A remények városa (Lakóhely és művelődés Dunaújvárosban). Dunai Vasmű, Dunaújváros.
- Szőke L. (2004): Vázlatok és helytörténeti leírások Berentéről. Monográfia. Berente.
- Településfejlesztési Konceptió – Gyöngyös (2005)
- Thomas, R. (1997): The new towns: taking a long-term view. – Town and Country Planning. Vol. 66. No. 5., pp. 138–140.
- Thomas, W. (1999): The New Towns in England. Wales, Cwmbran, 10th December. [www.newtowns.net](http://www.newtowns.net)
- Tóth J. (1996): A hazai panelos építési technológia történeti áttekintése. In: Dési A.: Panelkalauz. Építésügyi Tájékoztatói Központ Kft, Budapest, pp. 11–21.
- Török Á. (1994): Stratégia-e a vállalati sodródás? Közgazdasági Szemle, LXI.évf. pp. 878–890.
- VMP (2010): A válság hatása a munkaerőpiacra. 2010. április. KSH Internetes kiadvány.
- Várpalota Város Önkormányzatának 2011–2014. évekre szóló gazdasági programja.
- Várpalota Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008. [www.varpalota.hu](http://www.varpalota.hu)
- Vieillard-Baron, H. (2009): Banlieues et périphéries. Hachette Supérieur, Paris.
- Ward, C. (1993): New Town, Home Town: the Lessons of Experience. Calouste Gulbenkian Foundation, London.
- Wardenga, U. (2006): German Geographical Thought and the Development of Länderkunde. Inforgeo 18/19. Lisboa, Edições Colibri, 2006, pp. 127–147.
- [www.apgeo.pt/files/section44/1227034997\\_Inforgeo\\_18\\_19\\_p135a155.pdf](http://www.apgeo.pt/files/section44/1227034997_Inforgeo_18_19_p135a155.pdf)
- Weclawowicz, G. (1992): A városok térbeni-társadalmi szerkezete Kelet-Közép-Európában. – Tér és Társadalom, 1992/3–4., pp. 215–225.

- Weclawowicz, G. (1997): The Changing Socio-spatial Patterns in Polish Cities. In: Kovács, Z. – Wiessner, R. (szerk.): Prozesse und Perspektiven der Stadtentwicklung in Ostmitteleuropa. Münchener Geographische Hefte 76. Geographisches Institut der Technischen Universität – L.I.S. Verlag, Passau–München, pp. 75–81.
- Weclawowicz, G. (1998): Social Polarisation in Postsocialist Cities: Budapest, Prague and Warsaw. In: Enyedi, GY. (szerk.): Social Change and Urban Restructuring in Central Europe. Akadémiai Kiadó, Budapest, pp. 55–66.
- Wehner T. (2007): Félbemaradt építészeti és szobrászati térfoglalás Tatabányán az ún. ötvenes években. Konferencia előadás: Tatabánya 60 éves, Lehetőségek és kihívások című konferencián. 2007. május 10. [www.jamk.hu/ujforras/0711\\_17.htm](http://www.jamk.hu/ujforras/0711_17.htm)
- Weiner T. – Valentiny K. – Visontai M. (1959): Sztálinváros, Miskolc, Tatabánya. Városépítésünk fejlődése. Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

## Internetes források

1993. Évi LXXVIII. Törvény a lakások és helyiségek bérletére, valamint az elidegenítésükre vonatkozó egyes szabályokról. [net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy\\_doc.cgi?docid=99300078.TV](http://net.jogtar.hu/jr/gen/hjegy_doc.cgi?docid=99300078.TV)
- J/8582. számú jelentés az ÁPV Zrt. és jogelődjei – mint a privatizáció lebonyolítására létrehozott célszervezetek – tevékenységéről és a teljes privatizációs folyamatról (1990–2007). [www.parlament.hu/irom38/08582/08582.pdf](http://www.parlament.hu/irom38/08582/08582.pdf)
- A Bajai Főiskola Története. [www.ejf.hu/foiskola](http://www.ejf.hu/foiskola)
- A Bajai Többcélú Kistérségi Társulás 2008–2012. évekre szóló kistérségi intézkedési tervének értékelése, felülvizsgálata, 2011–2014. évekre szóló kistérségi intézkedési terve. Készítette: Appel László és Sipos János (Humboldt Pedagógiai Intézet). [www.baja.hu/images/pdf/intezmenyek/bajai\\_kisterseg\\_kit\\_2011\\_02\\_16.pdf](http://www.baja.hu/images/pdf/intezmenyek/bajai_kisterseg_kit_2011_02_16.pdf)
- Az utolsó tégláig – városrészeket loptak el az illegális bontóbrigádok Ózdon. [borsodhirei.hu/megyei/az-utolso-teglai-g-varosreszeket-loptak-el-az-illegalis-bontobrigadok-ozdon](http://borsodhirei.hu/megyei/az-utolso-teglai-g-varosreszeket-loptak-el-az-illegalis-bontobrigadok-ozdon)
- Albertini Béla: Budapesti Szociofotók – Világháborútól Világháborúig. [www/bfl.archivportal.hu/id-493-albertini\\_bela\\_budapesti\\_szociofotok.html](http://www/bfl.archivportal.hu/id-493-albertini_bela_budapesti_szociofotok.html)
- Barcikai História online. 1994–1999. Szerkeszti és kiadja: Takács István ny. tanácselnök. [epa.oszk.hu/barcikai\\_historias](http://epa.oszk.hu/barcikai_historias)
- Baja Gazdasági Programja. 2007–2013. [www.bajavaros.hu/baja/pages/template1.aspx?id=1656786](http://www.bajavaros.hu/baja/pages/template1.aspx?id=1656786)
- Baja Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája 2008. [www.bajavaros.hu/baja/download.ashx?type=file&id=2459](http://www.bajavaros.hu/baja/download.ashx?type=file&id=2459)
- Bajai Kistérség Területfejlesztési Konceptiója 2008. [www.Terport.Hu/Webfm\\_Send/1458?](http://www.Terport.Hu/Webfm_Send/1458?)
- Borsod online. [www.boon.hu](http://www.boon.hu)
- Bruxinfo. [www.bruxinfo.hu](http://www.bruxinfo.hu)

- Cégvezetés (2005): Leplezett foglalkoztatás és az adóhatóság.  
[www.cegvezetes.hu/2005/11/leplezett-foglalkoztat-as-az-adoha-tosag/](http://www.cegvezetes.hu/2005/11/leplezett-foglalkoztat-as-az-adoha-tosag/)
- Dunaújvárosi Hírlap (2012A): Leépítés a Vasműnél: az év végéig nyolc-száz dolgozót menesztenek.  
[duol.hu/dunaujvaros/leepites-a-vasmunel-az-ev-vegeig-nyolcszaz-dol-gozot-menesztenek-1048063](http://duol.hu/dunaujvaros/leepites-a-vasmunel-az-ev-vegeig-nyolcszaz-dol-gozot-menesztenek-1048063)
- Dunaújvárosi Hírlap (2012B): Nyolcmilliárd forint adósságot vállal át a kormány Dunaújvárostól.  
[duol.hu/hirek/nyolcmilliard-forint-adossagot-vallal-at-a-kormany-dunaujvarostol-1510729](http://duol.hu/hirek/nyolcmilliard-forint-adossagot-vallal-at-a-kormany-dunaujvarostol-1510729)
- Dunaújváros online (2010): Városközpont-rehabilitáció: lefújva.  
[www.dunaujvaros.com/hirek/2010/11/varoskozpont\\_rehabilitacio\\_lefujva](http://www.dunaujvaros.com/hirek/2010/11/varoskozpont_rehabilitacio_lefujva)
- Dunaújváros online (2013A): Dunafer: sztrájkbizottság alakult.  
[www.dunaujvaros.com/hirek/2013/02/dunaferr\\_sztrajkbizottsag\\_alakult](http://www.dunaujvaros.com/hirek/2013/02/dunaferr_sztrajkbizottsag_alakult)
- Dunaújváros online (2013B): Dunafer: vége a sztrájkknak!  
[www.dunaujvaros.com/hirek/2013/02/dunaferr\\_vege\\_a\\_sztrajknak](http://www.dunaujvaros.com/hirek/2013/02/dunaferr_vege_a_sztrajknak)
- Dunaújváros online (2013C): Hankook: sztrájkkészültség!  
[www.dunaujvaros.com/hirek/2013/02/hankook\\_sztrajkkeszultseg](http://www.dunaujvaros.com/hirek/2013/02/hankook_sztrajkkeszultseg)
- Dunaújváros online (2013D): Dunafer: csúszik a kohófelújítás?  
[www.dunaujvaros.com/hirek/2013/03/dunaferr\\_csuszik\\_a\\_kohofelujitas?pr=1](http://www.dunaujvaros.com/hirek/2013/03/dunaferr_csuszik_a_kohofelujitas?pr=1)
- Dunaújváros online (2013E): Dunafer-szakszervezetek: nagygyűlésre fel!  
[www.dunaujvaros.com/hirek/2013/04/dunaferr\\_szakszervezetek\\_nagygyulesre\\_fel?pr=1](http://www.dunaujvaros.com/hirek/2013/04/dunaferr_szakszervezetek_nagygyulesre_fel?pr=1)
- Dunaújváros online (2013F): ISD Dunafer: folytatódó fejlesztések.  
[www.dunaujvaros.com/hirek/2013/04/isd\\_dunaferr\\_folytatodo\\_fejlesztések](http://www.dunaujvaros.com/hirek/2013/04/isd_dunaferr_folytatodo_fejlesztések)
- Dunaújváros online (2013G): Dunafer: ha él a gyár.  
[www.dunaujvaros.com/hirek/2013/04/dunaferr\\_szakszervezetek\\_ha\\_el\\_a\\_gyar](http://www.dunaujvaros.com/hirek/2013/04/dunaferr_szakszervezetek_ha_el_a_gyar)
- Dunaújváros online (2013H): Dunafer: orosz „igen” a kohófelújításra?  
[www.dunaujvaros.com/hirek/2013/04/dunaferr\\_orosz\\_igen\\_a\\_kohofelujitasra](http://www.dunaujvaros.com/hirek/2013/04/dunaferr_orosz_igen_a_kohofelujitasra)
- European Comission, Eurostat, Regional Statistics.  
[epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region\\_cities/regional\\_statistics/data/database](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/region_cities/regional_statistics/data/database)
- Egyesült Villamosenergia - Ipari Dolgozók Szakszervezeti Szövetsége.  
[www.vd.hu](http://www.vd.hu)
- Endrédi J. (É.N.): Járások a magyar közigazgatás történetében.  
[www.terport.hu/vezercikkek/jarasok-a-magyar-kozigazgatastorteneteben](http://www.terport.hu/vezercikkek/jarasok-a-magyar-kozigazgatastorteneteben)
- GfK Vásárlóerő: Magyarország egyre jobban lemarad a régiótól.  
[www.gfk.hu/pressreleases/press\\_releases/articles/010510/index.hu.html](http://www.gfk.hu/pressreleases/press_releases/articles/010510/index.hu.html)

Gyöngyös Város Önkormányzata. [www.gyongyos.hu](http://www.gyongyos.hu)  
 Gyöngyösi Ipari Park. [www.gyip.hu](http://www.gyip.hu)  
 Hatvan Varos Önkormanyzata. [www.hatvan.hu](http://www.hatvan.hu)  
 hirado.hu (2012): Magyar Nemzet: nem lesz ismét az államé a Dunafer. [www.hirado.hu/Hirek/2012/11/30/07/Magyar\\_Nemzet\\_nem\\_lesz\\_ismet\\_az\\_allame\\_a.aspx?source=hirkereso](http://www.hirado.hu/Hirek/2012/11/30/07/Magyar_Nemzet_nem_lesz_ismet_az_allame_a.aspx?source=hirkereso)  
 Hong Kong: The Facts. New Towns And New Major Urban Developments. [www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/towns&urban\\_developments.pdf](http://www.gov.hk/en/about/abouthk/factsheets/docs/towns&urban_developments.pdf)  
 hvg.hu (2007): A Kombinát Árnyékában. [hvg.hu/hvgfriss/2007.09/200709HVGFriss145](http://hvg.hu/hvgfriss/2007.09/200709HVGFriss145)  
 hvg.hu (2012): Teljesen megszűnhet a magyar acélgégyártás. [hvg.hu/gazdasag/20120829\\_Megszunhet\\_a\\_hazai\\_acelgyartas](http://hvg.hu/gazdasag/20120829_Megszunhet_a_hazai_acelgyartas)  
 Insee, Résultats Du Recensement De La Population. [www.recensement.insee.fr/home.action](http://www.recensement.insee.fr/home.action)  
 International New Town Institute. [www.newtowninstitute.org/](http://www.newtowninstitute.org/)  
 Jászfényszaru Város Önkormányzata. [www.jaszfenyszaru.hu](http://www.jaszfenyszaru.hu)  
 Károly Róbert Főiskola. [www.karolyrobert.hu](http://www.karolyrobert.hu)  
 Kazincbarcika Város Integrált Városfejlesztési Stratégiája. [www.kazincbarcika.hu](http://www.kazincbarcika.hu)  
 Központi Statisztikai Hivatal, Tájékoztatási Adatbázis. [www.ksh.hu](http://www.ksh.hu)  
 Kriminálstatisztikai Értesítő. [www.crimestat.hu](http://www.crimestat.hu)  
 Mátrai Erőmű ZRT. [www.mert.hu](http://www.mert.hu)  
 Nemzeti Fejlesztési Ügynökség, Támogatott Projektkereső. [www.nfu.hu](http://www.nfu.hu)  
 Nemzeti Fejlesztési Terv 1. [www.nfu.hu/nemzeti\\_fejlesztési\\_terv](http://www.nfu.hu/nemzeti_fejlesztési_terv)  
 Nemzeti Infrastruktúrákezelő ZRT. [www.nif.hu](http://www.nif.hu)  
 Stratégiai Partnerségi Megállapodás Magyarország Kormánya És A Hankook Tire KFT. együttműködéséről (2012). [www.kormany.hu/download/4/9c/b0000/Korm%C3%A1nyHAN-KOOK%202012%2011%2027.pdf](http://www.kormany.hu/download/4/9c/b0000/Korm%C3%A1nyHAN-KOOK%202012%2011%2027.pdf)  
 Tájékoztató A Térség – Kiemelten Ózd Város – 2010. Évi Munkaerő-Piaci Helyzetéről, Továbbá A Foglalkoztatási Eszközrendszerekről. [www.ozd.hu/content/content\\_4df9fb7ee68cd1.28765408/31\\_napirend\\_tajekoztato\\_munkaero\\_piaci\\_helyzeterol.pdf](http://www.ozd.hu/content/content_4df9fb7ee68cd1.28765408/31_napirend_tajekoztato_munkaero_piaci_helyzeterol.pdf)  
 Új Magyarország Fejlesztési Terv. [www.nfu.hu/uj\\_magyarorszag\\_fejlesztési\\_terv\\_2](http://www.nfu.hu/uj_magyarorszag_fejlesztési_terv_2)  
 Új Széchenyi Terv. [www.nfu.hu/uj\\_szechenyi\\_terv](http://www.nfu.hu/uj_szechenyi_terv)  
 UK National Statistics. [www.statistics.gov.uk/hub/regional-statistics/index.html](http://www.statistics.gov.uk/hub/regional-statistics/index.html)  
 Várpalota Város Önkormányzatának 2011–2014. évekre szóló gazdasági programja. [www.varpalota.hu](http://www.varpalota.hu)  
 Várpalota Integrált Városfejlesztési Stratégia, 2008. [www.varpalota.hu](http://www.varpalota.hu)  
[www.pilotcities.eu](http://www.pilotcities.eu)  
[www.eduline.hu/felsooktatás/2012/11/11/Oktatási\\_allamtitkarság\\_a\\_kormany\\_dont\\_a\\_fe\\_FWZZVL](http://www.eduline.hu/felsooktatás/2012/11/11/Oktatási_allamtitkarság_a_kormany_dont_a_fe_FWZZVL)

## Ábrák jegyzéke

1. ábra: Az új városokkal kapcsolatos elnevezések Nyugat-Európában és az egykori szocialista országokban
2. ábra: Az új városok alapítása az Egyesült Királyságban a XX. század második felében
3. ábra: A brit új városok népességnövekedési üteme (2001–2011, %)
4. ábra: A brit új városok komplex fejlettségi rangsora (2011)
5. ábra: Az új városok helyzete a komplex mutató alapján az Egyesült Királyságban (2011)
6. ábra: A francia új városok komplex fejlettségi rangsora (2009)
7. ábra: A francia új városok földrajzi helyzete és komplex fejlettsége (2009)
8. ábra: Németország új városai
9. ábra: Dunaújváros és térsége
10. ábra: Dunaújváros népességének alakulása (1949–2011, fő)
11. ábra: A munkaképes népességen belüli munkanélküliség jellemzői (1995–2010, %)
12. ábra: Dunaújváros és térsége népességszámának alakulása (1990–2010, fő)
13. ábra: Az öregedési index alakulása a dunaújvárosi térségben (1990–2010, %)
14. ábra: Dunaújváros és térségének népességváltozása (1990–2010, fő)
15. ábra: Dunaújváros és térségének összesített vándorlási egyenlege (1990–2010, fő)
16. ábra: A Kazincbarcikai járás települései
17. ábra: A népesség számának alakulása Kazincbarcikán (1949–1990, fő)
18. ábra: A lakosság korszerkezetének alakulása (1970–1990, %)
19. ábra: A foglalkoztatottak aránya a népességen belül a Kazincbarcikai kistérségben (2011, %)
20. ábra: A munkanélküliek és tartós munkanélküliek számának alakulása Kazincbarcikán és a Kazincbarcikai kistérségben (1993–2010, fő)
21. ábra: Kazincbarcika népességszámának alakulása (1990–2012, fő)
22. ábra: A népességszám változása a Kazincbarcikai kistérségben (1990–2010, %, 1990 = 100%)
23. ábra: Az egy főre jutó személyi jövedelemadó alakulása a Kazincbarcikai kistérségben (1992–2010, %)
24. ábra: Kazincbarcika városrészei
25. ábra: A Bajai Többcélú Kistérségi Társulás települései (2010)
26. ábra: Baja népességszámának alakulása (1949–2011, fő)
27. ábra: A népesség gazdasági aktivitás szerint megoszlása a Bajai kistérségben (1980–2011, fő)
28. ábra: A népesség korcsoport szerinti megoszlása Baja és a kistérség összehasonlításában (2001 és 2011, %)

29. ábra: A 7 éves és idősebb népesség a legmagasabb befejezett iskolai végzettség szerint (2011, fő)
30. ábra: Népesség nemzetiségi hovatartozás szerint Baján (1990–2011, fő)
31. ábra: Népességváltozás Baja és térségében (1990–2010, fő)
32. ábra: Lakások száma (1990, 2001, 2010, db)
33. ábra: A Gyöngyösi kistérség települései
34. ábra: Gyöngyös népességszámának alakulása (1960–2011, fő)
35. ábra: A Gyöngyösi kistérség népességszámának alakulása (1990–2011, fő)
36. ábra: A Gyöngyösi kistérség településeinek vándorlási különbözete (1990–2010, fő)
37. ábra: Az ingázók aránya a Gyöngyösi kistérségben (2011, fő)
38. ábra: Az iparűzési adó nagysága a Gyöngyösi kistérség településein (2010, Ft)
39. ábra: A Gyöngyösi kistérség településeinek foglalkoztatottsági aránya (1991, 2001, 2011, %)
40. ábra: A munkanélküliek és tartós munkanélküliek arányának alakulása Gyöngyösön (1993–2010, %)
41. ábra: Az egy főre jutó személyi jövedelemadó alakulása a Gyöngyösi kistérség településein (1992–2010, Ft)
42. ábra: A munkanélküliségi ráta alakulása (1993–2010, %)
43. ábra: Az új és régi városok állandó népességének változása (1990–2010, fő)
44. ábra: Közúton, illetve tömegközlekedéssel 30 perc alatt elérhető települések száma (2012, db)
45. ábra: Az új városok és régi városok vállalkozásainak egymáshoz viszonyított száma (1992–2010)
46. ábra: Az egyes vállalkozástípusok aránya az összes vállalkozáson belül (2010, %)

## Táblázatok jegyzéke

1. táblázat: Az urbanizáció jellemzői az egykori Szovjetunióban
2. táblázat: Elterő érdekviszonyok az új városok tervezésében Európa különböző térségeiben
3. táblázat: A brit új városok régiói
4. táblázat: A francia új városok régiói és közeli nagyvárosai
5. táblázat: Île-de-France régió új városainak összehasonlítása
6. táblázat: Az új és régi város-párok
7. táblázat: Dunaújváros térségi szerepkörei
8. táblázat: Főbb foglalkoztatók Dunaújvárosban (2011)
9. táblázat: Társadalmi jellemzők városfejlesztési körzetekhez rendelése
10. táblázat: A Dunaújvárosi Főiskola oktatóinak és hallgatóinak létszámbeli változásai (2005–2011, fő)
11. táblázat: Kazincbarcika legnagyobb foglalkoztatói (2007)
12. táblázat: Az öregedési index alakulása 1990 és 2010 között (%)
13. táblázat: Az iparűzési adó, valamint az egy főre jutó iparűzési adó nagyságának alakulása Kazincbarcikán és Berentén (2006–2010, ezer Ft)
14. táblázat: A Bajai Főiskola összes felvett és állami támogatású hallgatóinak száma (fő)
15. táblázat: A Gyöngyösi kistérség településeinek népességszám alapján kialakított sorrendje (1990 és 2012, fő)
16. táblázat: A 14 évnél fiatalabb és 60 évnél idősebb lakosság aránya (1990–2010, %)
17. táblázat: Vállalkozások létszám-kategória szerinti megoszlása (1992–2010, db)
18. táblázat: A mintatelepülések
19. táblázat: Az 1989-es lakásállomány megoszlása a lakások építési éve szerint (%)
20. táblázat: Öt város, ahol a lakótelepi népesség teljes népességén belüli aránya meghaladja a 60%-ot (1980)
21. táblázat: A régi városok állandó népességének nagyságrendje az új városok csoportjához viszonyítva (1930–2010, új városok=1)
22. táblázat: A két város csoport tagjainak kategorizálása a fejlődés mértéke szerint

## Index

### A

Ajka 11, 85, 87, 216, 218, 219, 249, 255  
állam kivonulása 21, 22  
állami jelenlét 15, 18, 19  
állami nagyvállalatok privatizációi 253  
államszocializmus 12, 13, 15, 203, 214  
alvótelepülés 192  
átmenet 18, 23, 24, 27, 28, 79, 80, 98, 101, 179, 200, 242, 253, 255, 256

### B

Bajai Ipari Park 166, 174  
belváros 107, 113, 123, 152, 174, 199, 213, 223, 258  
Berente 143  
bevándorlás 54, 167, 186, 233  
bolygó- vagy alvóváros 35  
borászat 185, 245  
bornapok 211  
BorsodChem 19, 142–145, 151, 153, 155, 157  
Borsodi Vegyi Kombinát 140  
brit új városok 53–59, 63, 73  
bukás 15, 24  
bűnözés 22

### C

civil szervezetek 32, 119, 150, 151, 171, 199  
civil szféra 151  
csinált városok 1, 3, 11, 24, 29, 122

### D

demográfiai változások 108  
Dunafer 18, 19, 23, 97, 99, 102, 104–106, 112, 125, 127, 128, 130  
Dunai Vasmű 85, 93, 97, 99, 127, 131, 219  
Dunaújvárosi Főiskola 117, 119  
dunaújvárosi modell 22, 23

### E

Ebenezer Howard 37  
elvándorlás 149, 188  
Enyedi 25, 184, 220  
épített környezet 121, 152, 157, 254  
erőmű 187, 193  
Észak-magyarországi régió 85, 133, 181, 202, 206, 228

### F

foglalkozási szerkezet 168, 200, 227  
foglalkoztatottság 18, 31, 98, 142, 206  
francia új városok 7, 40, 65–70, 73, 74, 81



**G**

gazdasági átmenet 98, 200  
 gazdasági verseny 166, 202, 206, 212  
 Germuska 12, 35, 40, 46, 47, 51, 138, 219, 220  
 globális urbanizáció 25, 257, 259

**H**

Hankook 100, 105, 126–128, 201  
 használati spill-over 204  
 helyi munkaerő 201  
 HÍD Dunaújváros és Környéke Egyesület 120

**I**

idegenforgalom 210  
 Île-de-France 25, 66–69, 71, 72, 74, 275  
 ingázás 43, 47, 136, 141, 193  
 integráció 30, 31, 191, 199, 200  
 ipari központ 49, 79, 108, 138, 166, 186  
 ipari park 144, 158, 166, 174, 201, 208, 212, 242  
 ipari struktúraváltás 190  
 iparüzési adó 19, 99, 126, 128, 155–157, 183, 202, 204, 208

**J**

jóléti állam 17

**K**

Károly Róbert Főiskola 197, 199, 212  
 késleltetett rendszerváltás 23  
 Komló 11, 87, 216, 218, 219, 223, 249, 250, 255  
 konfliktus 14–16, 125, 129, 191, 195, 204, 242  
 könnyűipar 86, 98, 101, 165, 167, 168  
 kooperáció 131, 138, 201, 212, 259  
 középosztály 25, 26, 38, 50, 72, 73, 112, 257, 258  
 középvárosok 182, 200  
 közszolgáltatások 79, 116, 117, 121, 131, 152, 154, 173  
 krízishelyzet 206

**L**

lakásállomány 93, 114, 115, 138, 177, 191, 194, 220, 221, 236  
 lakótelep 258  
 Le Corbusier 37

**M**

M3-as 133, 181, 201  
 Mátra fővárosa 210  
 Mátraaljai Borvidék 202  
 megkésett rendszerváltás 99  
 mezőváros 184  
 Miskolczi 12, 36  
 Mód-Kozák 12  
 munkanélküliség 98, 188, 203

**N**

nagyipari komplexum 204  
 nagyvállalat 16, 18–20, 45, 51, 79, 97, 98, 100, 101, 104, 145, 164, 200,  
 201, 225, 226, 254  
 nehézipar 20, 21, 60, 61, 63, 75, 86, 91, 93, 96, 136, 141, 146, 158  
 német új városok 7, 74, 76, 81  
 népességcsökkenés 64, 72, 74, 108, 117, 167, 232, 233  
 nonprofit szervezet 199  
 Nowa Huta 48, 80, 122, 247

**O**

öregedési index 53, 54, 58–66, 68, 70, 71, 73, 75–77, 109, 149  
 Oroszlány 11, 87, 142, 216, 218, 223, 249, 255  
 Országos Településhálózat-fejlesztési Konceptió 14  
 Ózd 11, 22, 23, 87, 133, 138, 145, 216, 218, 219, 227, 249, 250, 255

**P**

Paks 11, 20, 21, 87, 98, 161, 216, 218, 219, 222, 249, 250, 255  
 Pickvance 15  
 polgári fejlődés 16, 216–218  
 politikai elit 14, 182, 202

**R**

redisztribúció 141, 186, 202  
 redisztributív elosztási rendszer 13  
 regionális differenciáltságok 18  
 rendszerváltozás 8, 30, 77, 78, 80, 81, 134, 139, 141, 142, 144, 146,  
 147, 150, 151, 188, 202, 203, 205, 206, 224, 253, 255,  
 256, 259  
 rurális térségek 191

**S**

slumosodás 154  
 szakszervezetek 106, 203  
 Százhalombatta 11, 20, 87, 98, 216, 218, 219, 223, 224, 240, 249, 255  
 szegregátum 113  
 szegénységi szuburbanizáció 191  
 szegregáció 17, 22, 26, 27, 47, 113, 114, 158, 195, 213, 254  
 szocialista iparváros 35, 36, 48, 51, 78, 82, 131, 133, 179, 219, 247, 250  
 szocialista nagyipar 187, 218, 222, 225  
 szocialista város 24, 30, 35, 36, 46, 48, 51, 139, 187, 253  
 szocialista városfejlesztés 139, 187  
 szocialista-realista 11, 46, 93, 122, 152, 188, 254, 255, 258  
 szőlészet, borászat 185  
 szolgáltató szektor 16, 200  
 sztrájk 105  
 szuburbanizáció 43, 50, 108, 110, 112, 124, 175, 191, 192, 210

**T**

társadalmi elégedetlenség 30

társadalmi polarizáció 257

Tatabánya 11, 21, 87, 91, 102, 216, 218, 219, 223, 249, 255

termelés optimalizálás 203

térsgégi együttműködés 120, 121, 123, 157

térsgégi konfliktus 124

térsgégi szerepkör 134, 214

tervezett iparváros 35

Tiszaújváros 11

turizmus 79, 80, 122, 158, 167, 174, 178, 194, 198, 210, 212, 213, 247

Tychy 46, 48, 80

**U**

új városok jövője 259

**V**

városfejlesztés 7, 44, 49, 120, 138, 139, 180, 187, 238, 239, 248

városfejlődés 31, 42, 46, 85, 93, 107, 186, 215, 222, 250, 253

városiasodás 185

városrész-rehabilitációs program 196

városrészek 40, 49, 80, 113, 114, 116, 152, 154

Várpalota 11, 21, 87, 216, 218, 219, 222, 249, 250, 255

versenyképes 23, 80, 118, 121, 163, 166, 173, 180, 208, 212

versenyképesség 118, 121, 180

vonzáskörzet 116, 125, 184, 193, 247

**W**

Weiner 219

**Z**

Zelenay 11, 12, 85

## A kötet szerzői

### **Szirmai Viktória DSc.**

*Széchenyi-díjas szociológus, egyetemi tanár*

MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont, Szociológiai Intézet  
Kodolányi János Főiskola, Európai Város- és Regionális Tanszék  
szirmai@socio.mta.hu

### **Baji Péter**

*Geográfus*

PhD hallgató, ELTE TTK Földtudományi Doktori Iskola, Regionális  
Tudományi Tanszék. bajipeti.bcs@gmail.com

### **Baranyai Nóra**

*Szociológus-politológus*

Tudományos segédmunkatárs, MTA Közgazdaság- és Regionális  
Tudományi Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete  
baranyain@rkk.hu

### **Csizmady Adrienne PhD**

*Szociológus*

tudományos főmunkatárs, MTA Társadalomtudományi  
Kutatóközpont, Szociológiai Intézet. csizmady@socio.mta.hu

### **Halász Levente**

*Geográfus, földrajztanár*

Tudományos segédmunkatárs, MTA Társadalomtudományi  
Kutatóközpont, Szociológiai Intézet  
PhD hallgató, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Földtudományi  
Doktori Iskola. halaszl@socio.mta.hu

### **Laki Ildikó**

*Szociológus*

Tudományos segédmunkatárs, MTA Társadalomtudományi  
Kutatóközpont, Szociológiai Intézet. laki@socio.mta.hu

### **Uzzoli Annamária PhD**

*Földrajztanár*

Tudományos munkatárs, MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi  
Kutatóközpont, Regionális Kutatások Intézete. uzzoli@rkk.hu

### **Váradi Zsuzsanna PhD**

*Geográfus*

Tudományos munkatárs, MTA Társadalomtudományi Kutatóközpont,  
Szociológiai Intézet. varadizs@socio.mta.hu

## FOTÓK A VIZSGÁLT VÁROSOKRÓL

## DUNAÚJVÁROS



Város madártávlatból

(Készítette: Szirmai Viktória)



Belvárosi terasz

(Készítette: Baji Péter)



Templom lakótelepi környezetben

(Készítette: Baranyai Nóra)



Kertvárosi részletek

(Készítette: Szirmai Viktória)



## KAZINCBARCIKA



Belvárosi főtér

(Készítette: Halász Levente)



Kórház és templom a belvárosban

(Készítette: Halász Levente)





Lakótelepi környezet

(Készítette: Halász Levente)



Kertvárosi környezet

(Készítette: Halász Levente)

## BAJA



Városháza

(Készítette: Laki Ildikó)



Belvárosi utcaképet

(Készítette: Baji Péter)





Felújított lakótelep

(Készítette: Baji Péter)



Dunaparti látkép

(Készítette: Laki Ildikó)

## GYÖNGYÖS



Történelmi belváros

(Készítette: Szirmai Viktória)



Kontrasztok

(Készítette: Halász Levente)





Újépítésű kertvárosi részlet

(Készítette: Szirmai Viktória)



Szegregált leromlott negyed

(Készítette: Halász Levente)

